ANNO XXXV - N. 5 COPIE 180.000 MAGGIO 1929 - ANNO VII

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

LE VIE D'ITALIA

ORGANO VFFICIALE DELL'ENTE
NAZIONALE PER LE INDVSTRIE
TVRISTICHE

QUESTA RIVISTA SI COMPONE: DELLA PUBBLICITÀ DALLA PAG. I ALLA PAG. XVI; DEL TESTO DALLA PAG. 321 ALLA 400; E DEL NOTIZIARIO DALLA PAG. 193 ALLA 240.

BITTER
CAMPARI
Bitter
G. Campari
Milano
DAVIDE CAMPARI & C. - MILANO

Esperimenti di Laboratorio.....

Mentre siete travolti dalla marea del traffico avete mai pensato che cosa accadrebbe se improvvisamente venisse meno al suo compito il lubrificante che permette a quell'ondata di macchine di muoversi a delle velocità che erano inconcepibili solo un quarto di secolo fa? Sarebbe un disastro. – La stasi non solo delle macchine, ma della vita della moderna civiltà.

Ma non basta un olio minerale qualunque per lubrificare i delicati moderni congegni dell'automobile, occorre un olio minerale di qualità, che solo una tecnica progredita, una scienza nuova e crudi scelti, trattati in impianti moderni di distillazione, con speciali processi di filtrazione, possono produrre con uniformità e costanza di tipo. – Questo è il lubrificante necessario e sufficiente ed è quanto nel:

i Tecnici della Tide Water Oil Co. di New York hanno inteso fornire e per essa la COMPAGNIA NAZIONALE PRODOTTI PETROLIO di GENOVA da anni fornisce al consumatore italiano.

Per garantirvi della costante qualità comprate il VEEDOL nelle latte originali nere ed arancione assicurandovi che nel bocchiello brevettato T. W. O. C. sia intatto il disco-sigillo a chiusura ermetica.

COMPAGNIA NAZIONALE PRODOTTI PETROLIO ... Via Ugo Foscolo N. 6 GENOVA ...

Benzina
e olio perfetti

esigono distributori perfetti

LA distribuzione della benzina e dell'olio lubrificante richiede particolari cure onde evitare perdite, sporcizia, sostituzioni o adulterazioni. Lampo e Standard vengono distribuiti in condizioni perfette mediante moderne pompe pulitissime e precise. - Societa Italo-Americana pel Petrolio, Genova.

LAMPO E STANDARD

Assicurano la massima potenza e protezione

E DI AVVISATORI PER AUTOMOBILI

Qui sono fotografati gli effetti sugli orecchi e sui nervi del prossimo, a seconda del tipo di avvisatore che usate sulla vostra automobile.

AVVISATORI ESOTICI

SUONO

AVVISATORE ITALIANO "MARELLI" A VIBRATORE

Preferite dunque per amore del prossimo la Tromba Elettrica Marelli, che pur essendo armoniosa ha grande penetrazione a distanza.

In vendita presso tutti i Garages e i buoni rivenditori di accessori per automobili.

CPAC VERONA

FABBR. ITAL. - MILANO

ZETA-RADIO
FABBRICA ITALIANA
PILE ELETTRICHE "Z.,
TORINO · CORSO MONCALIERI N° 21

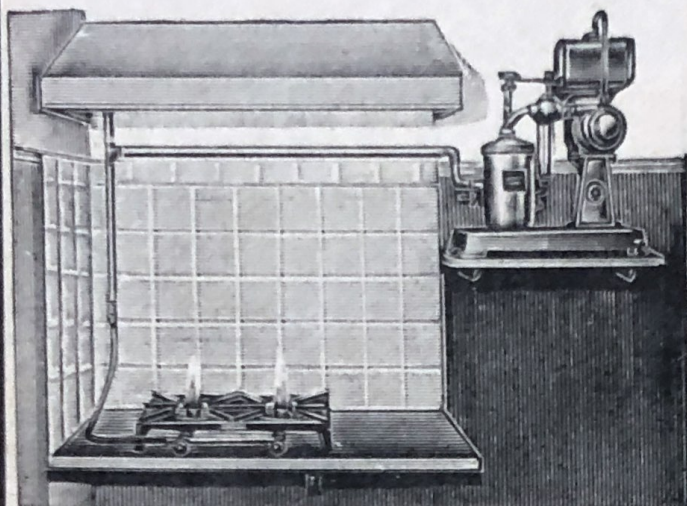
PER LA MONTAGNA E PER LA CACCIA
vestitevi col panno impermeabile
"SUFFICIT„
(MARCA DEPOSITATA)
di pura lana
Richiedetelo ai migliori Dettaglianti e Sarti, esigendo la marca tessuta in nero-viola lungo la cimossa
Prodotto della Casa PIANA & TOSO BIELLA

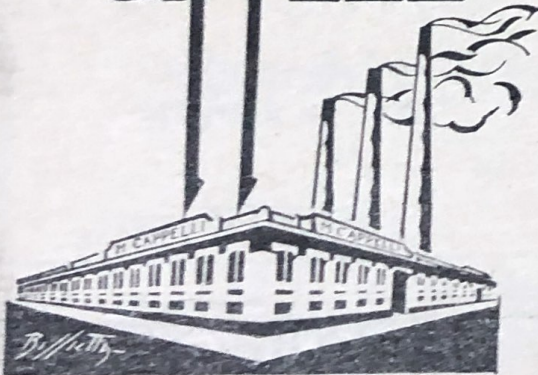
Argenteria-Wellner
Posateria e Vasellame di
ALPACCA ARGENTATA E NATURALE
ARGENTERIA WELLNER
SOC. AN. ITAL.
FIRENZE (Rifredi)
VIA DELLE PANCHE, 75

250 cm3
FRERA
MOTO
SPORT e SUPERSPINTE
DI LUSSO
350 cm3
500 cm3
INSUPERABILI
La Vittoriosa della "COPPA D'INVERNO„ Febbraio 1929
La Trionfatrice assoluta della PRIMA "6 GIORNI„ Mot.ca Marzo 1929
Vendita anche
A RATE
Società Anonima FRERA TRADATE (Varese)

BETONIERE
IMPASTATRICI
ARGANI-ELEVATORI
MATTONIERE
BLOCCHIERE ecc.
BETONIERA
FRANGIPIETRE
LAMINATOI
VAGL. LAVAT. SABBIA
MACCH. PIASTRELLE
MOLINI PER CEMENTO
MINERALI ECC.
PRIMA FABBRICA ITALIANA SPECIALIZZATA DI
MACCHINE PER EDILIZIA, CEMENTO.
MACINAZIONE, ASFALTO ECC.
OFFICINE MECCANICHE
L. VENDER & C. MILANO
Via Domodossola, 11

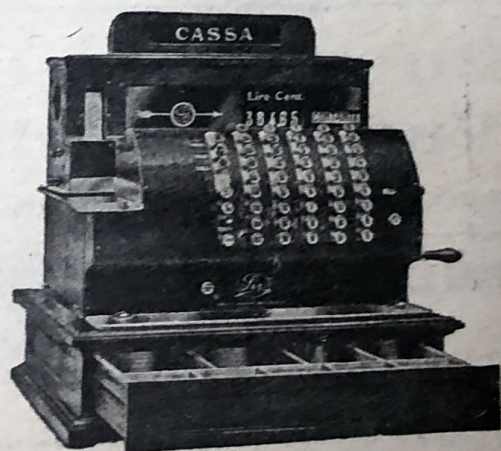
IL PIÙ PRATICO ED ECONOMICO GENERATORE DI GAS

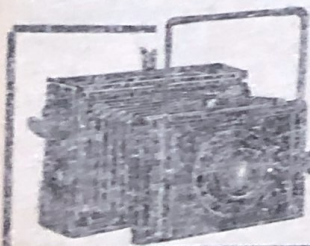
DI BENZINA

Per Famiglie
Per Alberghi
Per Industrie

Richiedere Catalogo « **A-2** » alla Società Anonima CARBURATORI ALESSANDRINI
S.A.C.A. MILANO – Via Pasquale Sottocorno, 3 **S.A.C.A.**
CERCANSI ESCLUSIVISTI PER LE ZONE ANCORA DISPONIBILI — PREFERITI GASISTI-ELETTRICISTI

La più antica ed accreditata marca nazionale
M. CAPPELLI S. A. • **Milano** (122)

SOCIETÀ ITALIANA REGISTRATORI

TORINO

Corso R. Parco N. 33

Registratore di Cassa Italiano
SOLIDO
ELEGANTE
PERFETTO

Si cercano serie Agenzie di vendita per le zone ancora libere.

DITTA ERMEN MAZZA - MILANO (136)

15, Via Villoresi - Telef. 30-853 - Fornitura Generale per la Fotografia

ESPOSIZIONE: VIA BIGLI N. 7 - TELEFONO 71-363 - Catalogo generale L. 1 francobolli.

PER L. 250
LA CAMERA PATHE'-BABY
COMPLETA DI ACCESSORI
IN VENDITA PRESSO I NEGOZIANTI
DI OTTICA E DI FOTOGRAFIA
SOC. IT. PATHE'-BABY-ROMA

ANNO XXXV **Sommario del Fascicolo di Maggio** **N. 5**

Abbonamento per il 1929 L. 18,40 (Estero L. 36,40).

Associazione al T. C. I.: *Soci Annuali:* L. 15,20 (Estero L. 25,20) più L. 2 di tassa d'ammissione *Soci Vitalizi:* L. 150,20 (Estero L. 250,20); *Soci Vitalizi Fondatori della Sede:* L. 250,20 (Estero L. 350,20).

La Direzione della Rivista è affidata, per delegazione del Consiglio, alla Direzione Generale del T. C. I.

CONSOCI, staccate e rispedite subito!

SCHEDA DI VOTAZIONE
DA STACCARE E RINVIARE ALLA SEDE DEL T. C. I.

Chiusura della votazione: il 31 LUGLIO 1929

Tutti i Soci sono pregati di rinviare la presente scheda alla Direzione Generale del Touring, così che pervenga in tempo utile non più tardi del 31 Luglio 1929.

La scheda che non conterrà variazioni di sorta, varrà come voto di approvazione al Bilancio 1928 e alla rielezione dei Consiglieri e Sindaci scaduti.

Tale scheda sarà rinviata al Touring aperta e affrancata con 10 centesimi dal Regno. Le schede contenenti variazioni, che non consistano in semplici cancellature, dovranno essere affrancate come corrispondenza epistolare.

Saranno respinte le schede tassate per mancata o insufficiente affrancazione.

NB. — Lo scrutinio seguirà per cura dei Sindaci il 1° Agosto 1929, iniziandosi alle ore 9.

Votazione del Bilancio Consuntivo del Touring per l'anno 1928.

Approvo il Bilancio presentato dalla Direzione Generale del Touring *per l'anno 1928, pubblicato nella* Rivista Mensile del Touring « Le Vie d'Italia » *N. 5, Maggio 1929, e sul* Foglietto d'informazioni *N. 2, Aprile 1929 e le relative: Relazione del Consiglio e Relazione dei Sindaci.*

NB. — Chi non intende approvare cancelli la dichiarazione sopra scritta.

Votazione per la Nomina delle Cariche sociali:

Consiglieri scadenti dalla carica per compiuto triennio e rieleggibili:	Consiglieri proposti pel triennio 1929 - 1930 - 1931:
1. **Bertolini** Comm. **Lorenzo.**	1. ....
2. **Bertarelli** Ing. **Mario.**	2. ....
3. **Fantoli** Ing. Sen. Prof. Gr. Cord. **Gaudenzio.**	3. ....
4. **Guasti** Avv. Gr. Uff. **Federico.**	4. ....
5. **Moldenhauer** Dott. Cav. **Carlo.**	5. ....
6. **Porro,** S. E. Conte Sen. Gen. **Carlo.**	6. ....
7. **Radice** Avv. Cav. Uff. **Felice.**	7. ....
8. **Rosetti** Avv. **Doro.**	8. ....
9. **Sansoni** Ing. Prof. Comm. **Francesco.**	9. ....
10. **Semenza** Ing. Gr. Uff. **Guido.**	10. ....
11. **Vismara** Ing. **Emirico.**	11. ....
Consigliere nominato interinalmente dal Consiglio a termini dell'Art. 22 dello Statuto Sociale, e rieleggibile:	
12. **Solmi** On. Prof. Cav. di Gr. Cr. **Arrigo.**	12. ....

Sindaci scadenti dalla carica e rieleggibili:	Sindaci proposti per l'esercizio 1929:
1. **Lonati** Rag. Cav. Uff. **Angelo.**	1. ....
2. **Magnocavallo** Rag. Cav. **Camillo.**	2. ....
3. **Rocca** Dott. Rag. **Giambattista.**	3. ....

NB. — S'intendono proposti per la conferma in carica i Membri il cui nome non è cancellato e quelli di fronte al nome dei quali non ne verrà scritto altro.

Lembo da piegare

Secondo lembo da piegare (seguire la linea punteggiata)

Bozze di stampa di ritorno

Art. 78 lettere *c) p)* del Reg. Gen. Postale

Affrancare
con bollo
da 10 centes.

Alla

Direzione Generale

del

Touring Club Italiano

MILANO (105)

Corso Italia N. 10

Primo lembo da piegare (seguire la linea punteggiata)

Lembo da piegare

Anno XXXV - N. 5

Proprietà letteraria ed artistica — Riproduzione vietata
Non si restituiscono manoscritti nè fotografie
Questa Rivista si compone: della pubblicità dalla pag. I alla pag. XVI; del testo dalla pag. 321 alla 400, e del Notiziario dalla pag. 193 alla 240.

Maggio 1929
(Anno VII)

ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA DEI SOCI DEL TOURING

A sensi degli articoli 26, 27 e 29 dello Statuto Sociale è indetta per votazione «ad referendum» l'Assemblea Generale Ordinaria dei Soci del T. C. I., che si chiuderà il giorno 31 luglio p. v.

ORDINE DEL GIORNO

1. Relazione del Consiglio Direttivo sull'andamento economico-morale dell'Associazione.
2. Relazione dei Sindaci sul Bilancio consuntivo per l'Esercizio 1928.
3. Voto sul bilancio consuntivo 1928.
4. Elezioni:

a) di undici Consiglieri in conferma o sostituzione dei Signori: Comm. LORENZO BERTOLINI, Ing. MARIO BERTARELLI, Ing. Sen. Prof. Gr. Cord. GAUDENZIO FANTOLI, Avv. Gr. Uff. FEDERICO GUASTI, Dott. Cav. CARLO MOLDENHAUER, S. E. Conte Sen. Gen. CARLO PORRO DI S. MARIA DELLA BICOCCA, Avv. Cav. Uff. FELICE RADICE, Avv. DORO ROSETTI, Ing. Prof. Comm. FRANCESCO SANSONI, Ing. Gr. Uff. GUIDO SEMENZA, Ing. EMIRICO VISMARA;

b) di un Consigliere in conferma o sostituzione del Signor: On. Deputato Prof. Cav. di Gr. Cr. ARRIGO SOLMI, nominato interinalmente dal Consiglio a termini dell'art. 22 dello Statuto Sociale;

c) di tre Sindaci in conferma o sostituzione dei Signori: Rag. Cav. CAMILLO MAGNOCAVALLO, Rag. Cav. Uff. ANGELO LONATI e Dott. Rag. GIAN BATTISTA ROCCA.

Al presente fascicolo è allegata una scheda per votazione «ad referendum» sugli oggetti sopra indicati.

Le schede (a norma degli articoli 31, 23, 33 dello Statuto Sociale) dovranno essere ritornate alla Sede del Touring non più tardi del 31 luglio p. v.

Lo scrutinio seguirà per cura dei Sindaci il successivo 1° agosto, iniziandosi alle ore 9.

Milano, 30 aprile 1929 (Anno VII).

IL CONSIGLIERE SEGRETARIO
ALFREDO ZAFFARONI

IL PRESIDENTE
GIOVANNI BOGNETTI

RELAZIONE DEL CONSIGLIO

PER L'ESERCIZIO 1928

I. Consistenza patrimoniale. - II. Le spese per le pubblicazioni. - III. La propaganda. - IV. Servizio dogane - Trittici. - V. Alcuni lavori compiuti nel 1928. - VI. Le escursioni. - VII. Il Campeggio. - VIII. Il Villaggio Alpino. - IX. I Cartelli indicatori stradali. - X Per il miglioramento stradale. - XI. Per i lavori in corso o in preparazione.

CONSOCI,

Chi desiderasse di riassumere in brevi parole quella che fu per il Touring la fisionomia dell'Esercizio 1928 potrebbe dire, per quel che riguarda la parte economica, che la situazione di bilancio è eccellente e, per quanto si riferisce alla parte morale, che il lavoro compiuto è stato notevole e veramente degno delle tradizioni del Sodalizio.

Annata soddisfacente dunque, che si chiude con 350.013 Soci, imponente complesso il quale non impedisce tuttavia di osservare come i rinnovi, e soprattutto le nuove associazioni, avrebbero potuto essere in numero notevolmente maggiore. Il 1928 non segna cioè un progresso nel numero dei Soci, anzi un piccolo regresso di 3224 unità, rispetto al 1927: differenza, come ognuno può rilevare, del tutto insignificante, la quale diventa ancor più trascurabile se si considera che i Vitalizi hanno raggiunto l'imponente somma di 122.891. E convien d'altra parte tener presente che negli ultimi anni l'accrescimento fu fortissimo: di quasi 100.000 Soci nell'ultimo quinquennio! La nostra Associazione ha dunque veramente basi granitiche. Tuttavia rivolgeremo ogni nostra cura alla propaganda, nel vivo desiderio di aumentare sempre più il numero dei Soci.

Questo non è però soltanto in nostro potere. Vi furono opere, come la Guida di Piemonte, Lombardia e Canton Ticino o come quella delle Tre Venezie o, più di tutte, la Guida di Roma, che ci procurarono da sole l'aumento di diecine e diecine di migliaia di inscrizioni in un solo anno.

La Guida di Basilicata, Campania e Calabria, distribuita nel 1928 e che, a nostro parere, dovrebbe essere ancor più apprezzata delle altre, ha lasciato invece la compagine sociale perfettamente tranquilla, senza cioè determinare il più piccolo aumento. Eppure il volume è uno dei più interessanti: forse il più interessante, certo il più originale di tutti, se si considera l'assoluta mancanza di opere del genere per quelle regioni. Esso venne giudicato da altissime competenze nel modo più lusinghiero e dovrebbe più di ogni altro essere caro a tutti gli italiani in quanto rivela regioni ancora scarsamente note.

Ma poichè talune opere non si diffondono come le altre, dovremo pentirci di averle pubblicate, solo perchè esse non ci consentono di registrare alcune migliaia di Soci in più? No certamente. L'avvicinamento delle regioni d'Italia sarà sempre al disopra di ogni nostro pensiero e a questo còmpito nobilissimo dedicheremo ogni nostra fatica, come per esso sosterremo qualsiasi sacrificio.

Le considerazioni qui brevemente esposte dovrebbero indurre tuttavia ogni nostro Socio a farsi fervente propagandista. Con un piccolo sforzo individuale noi potremmo, in breve volger di tempo, accrescere notevolmente le nostre falangi. L'invito a procurare ognuno almeno un nuovo Socio non dovrebbe rimanere inascoltato. Ogni giorno abbiamo la sensazione che molte, troppe persone anche nelle classi colte non appartengono al Touring, pure ammirandolo: contradizione che non si spiega se non con quell'impaccio dell'inerzia, che ci induce a differire ciò che potremmo fare subito. Vi è dunque un campo di espansione ancora assai vasto.

I. Consistenza patrimoniale. — Per quanto gli oneri dell'annata siano stati notevoli, il bilancio chiude con un avanzo di L. 189 mila 622,14, per cui il fondo di riserva viene a raggiungere L. 2.682.128,61.

Il fondo di garanzia vincolato per i Soci Vitalizi crebbe di L. 2.076.950 e di L. 8500 quello dei Fondatori della Sede. Il patrimonio sale complessivamente da L. 19.650.587,37, come era nel 1927, a L. 21.926.353,61. Esso si compone prevalentemente di titoli di Stato o da esso garantiti, calcolati al corso del 31 dicembre 1928, eccezione fatta, come di consueto, per i Buoni del Tesoro novennali, valutati alla pari, in considerazione del fatto che non saranno venduti e quindi verranno rimborsati a suo tempo. Una somma cospicua (lire 4.886.200) è investita in azioni della Soc. Anon. Albergo Touring, impiego che ha confermato nella pratica la bontà dell'impresa che il Touring ha patrocinato e la giustezza dei suoi calcoli, i quali hanno consentito di retribuire il capitale nella misura prevista, che non è nè meschina nè eccessiva (in media il 6 per cento).

Dopo il cospicuo aumento avvenuto nel valore dei titoli al 31 dicembre nel 1927 (lire 428.192,83) non poteva attendersene uno altrettanto grande alla data del 31 dicembre 1928: le L. 67.312,70 di maggior valore vennero portate ad aumento del Fondo di Fluttuazione, che arriva così a L. 495.505,53.

II. Le spese per le pubblicazioni. — Ammontano a L. 10.235.451,34 e stanno ad attestare la complessità e l'importanza dell'opera svolta dal Vostro Sodalizio. La diffusione enorme raggiunta dalle *Vie d'Italia*, che nel 1928 ha superato tutti i precedenti, l'opera di penetrazione delle *Vie d'Italia e dell'America Latina*, la propaganda svolta con la Rivista *Le Strade*, quella dell'*Albergo in Italia* nel campo alberghiero e dell'*Alpe* nel campo forestale, la Guida di Basilicata, Campania e Calabria, la Guida delle Strade di Grande Comunicazione, le Carte al 50.000 giustificano questa spesa e dimostrano quale sia il contributo del Touring per diffondere la cultura, per contribuire a far conoscere questa nostra impareggiabile terra, e alcuni dei problemi fondamentali che si connettono colla sua prosperità.

III. La propaganda. — Il bilancio registra sotto questo titolo la somma di L. 443.668,85: a rigore essa potrebbe venir mantenuta in limiti assai più ristretti. Ma a parte le spese che si richiedono per conservare e per accrescere le file dei nostri Soci e per colmare i vuoti che sono lasciati da coloro che con troppa facilità diventano morosi, vi sono spese che il Touring sente di dover fare nell'interesse generale, per contribuire a far conoscere le istituzioni del nostro Paese (partecipazioni ad Esposizioni, ecc.), o per cooperare a migliorare qualche ramo dell'attività turistica (concorsi per i miglioramenti degli Alberghi) o per aiutare, nel campo della propaganda, alcune grandi attività che abbiano relazione col turismo (rimboschimento) e così via.

IV. Servizio dogane - Trittici. — Le somme che figurano in bilancio per il movimento dei trittici e *carnets* sono sempre assai importanti: si tratta di depositi in titoli per lire 5.441.189 presso la Sede, di L. 6.570.100 presso i varî Uffici Succursali.

Furono cauzionati a mezzo dell'Assicurazione tanti trittici e *carnets* per la somma di lire 24 milioni. Ora i trittici con cauzionamento dell'Assicurazione sono rilasciati direttamente oltre che da Milano anche dai vari Uffici succursali del Touring di Torino, Roma, Genova, Trieste, per un disbrigo maggiormente sollecito delle pratiche.

È stata di recente istituita presso gli Uffici di confine del T. C. I. una nuova tessera che permette agli automobilisti esteri di entrare nel Regno senza deposito, per un soggiorno di 5 giorni. Di essa la Rivista riparlerà fra breve.

V. Alcuni lavori compiuti nel 1928. —

1. Le Vie d'Italia. Anche il 1928 ha segnato una tappa considerevolissima nel cammino ascensionale di questa nostra Rivista, che vanta una diffusione e un credito che ben legittimerebbero il nostro orgoglio.

I Soci dimostrano di apprezzare la diligenza e l'armonia di impostazione della pubblicazione, l'accurata selezione dei collaboratori, la varietà degli argomenti, la ricchezza del materiale illustrativo: da parte del Vostro Consiglio sarà fatto ogni sforzo per tener alto il prestigio di questa Rivista, per accrescerlo nella massima misura consentita.

Nel 1928 si è iniziata la pubblicazione di una serie di articoli sull'opera degli artisti italiani all'estero, affidati alle più provate competenze della cultura internazionale. Questi articoli, mentre con la loro magnificenza illustrativa contribuiscono alla maggior popolarità della Rivista, polarizzano verso di essa l'attenzione di studiosi eminentissimi e specialmente di cultori d'arte.

Il Touring ha così inteso di portare un contributo alla rivelazione e rivendicazione di valori italiani non sempre adeguatamente apprezzati.

La Rivista ha poi continuato ad illustrare le bellezze e le risorse del nostro Paese in ogni campo, dando la sua preferenza alle cose e località meno note, ai principali prodotti e ai più caratteristici procedimenti dell'industria nazionale, alle grandi opere del Regime e a tutto quello che sta ad attestare la bellezza e grandezza delle tradizioni e la superba fecondità della nuova vita italiana.

Più eloquente suggello a questa nostra relazione non potremmo trovare che nei seguenti dati numerici: i dodici fascicoli del 1928 compongono un nutrito volume di 1002 pagine di testo e 496 di notiziario. I 153 articoli che vi sono contenuti sono illustrati da 1081 bellissime incisioni.

2. Le Vie d'Italia e dell'America Latina. Non meno lusinghiero si presenta per il 1928 il bilancio dell'altra nostra Rivista « Le Vie d'Italia e dell'America Latina », che adempie a un così nobile apostolato. Il favore ognor crescente di cui essa gode, sia fra i connazionali residenti nell'America del Sud, sia fra il pubblico della Penisola, dimostra che tanto le sue qualità tecniche, quanto il suo scopo ideale riscuotono il dovuto riconoscimento. Per quel che riguarda la vita di questa nostra pubblicazione, può dirsi che il fatto più saliente del 1928 è costituito dal ritorno in Patria del valente scrittore Ulderico Tegani, il quale ha compiuto per nostro incarico un lunghissimo viaggio della durata di otto mesi, nell'America Latina. Un flusso di sangue nuovo e vivace è venuto così a scorrere nelle vene della Rivista, sotto specie di articoli, impressioni, descrizioni, trattazioni di problemi pratici, ecc. dedotti dalla diretta esperienza, illeggiadriti da una squisita sensibilità artistica, corredati da copiose ed originali illustrazioni.

I 12 fascicoli del 1928 compongono un volume di 1430 pagine contenenti 182 articoli, illustrati da 1032 illustrazioni. Agli articoli va aggiunto il ricco notiziario riguardante i più vitali interessi del nostro Paese e di quelli Sud-Americani, nonchè tutte quelle nozioni che hanno maggiore attinenza alla vita dei nostri emigranti.

Questa copiosissima materia è poi armoni-

camente distribuita. Infatti se 72 articoli descrivono fatti e cose d'Italia, con particolare riguardo a quelle manifestazioni di vita nuova e fervida che attestano in faccia al mondo della nostra capacità di progresso, gli altri articoli si riferiscono alle varie Nazioni Sud-Americane in proporzione alla loro singola importanza e all'entità dei reciproci interessi fra esse e l'Italia.

3. Col 3° volume della *Guida dell'Italia Meridionale* (Campania, Basilicata, Calabria), la cui distribuzione ebbe inizio nel 1928, è stata completata la descrizione dell'Italia.

Questo volume, il 16° della serie della Guida d'Italia del T. C. I., descrive regioni interessantissime per paesaggio, per tesori artistici e per memorie storiche, ma assai poco note e pochissimo visitate. La compilazione si presentava perciò particolarmente difficile, ma il Touring è sicuro di aver fornito un'adeguata descrizione anche di queste regioni, grazie ai sopraluoghi compiuti e alle numerose e autorevoli collaborazioni che sempre gli vengono cordialmente concesse. Questa pubblicazione avrà senza dubbio una notevolissima influenza sulla diffusione del turismo e dell'escursionismo nelle regioni descritte. Anche le parti più riposte della Campania, della Basilicata e della Calabria non saranno più escluse dagli itinerari dei turisti settentrionali o stranieri, mentre d'altra parte gli stessi abitanti si sentiranno animati a meglio conoscere la propria terra ed a sviluppare presso di loro quelle forme di turismo che tanta diffusione hanno raggiunto nell'Italia Settentrionale. Vi sono motivi importantissimi di ordine turistico per spingere gli italiani a conoscere meglio il Mezzogiorno, gli incanti del paesaggio, le dovizie dell'arte, i ricordi del glorioso passato; ma ve ne sono oggi altri non meno importanti di ordine sociale. Il Mezzogiorno sta vivendo la sua resurrezione. La generazione attuale, che ha la fortuna di assistervi, ha il dovere di rendersene conto.

Portata a termine la pubblicazione della Guida d'Italia, il Sodalizio può guardare con soddisfazione a quest'opera, definita monumentale, che registra in 16 volumi (8890 pagine) caratteristiche fisiche, meraviglie di natura e tesori d'arte, storia, costumi e curiosità della nostra Patria. La sua importanza nella diffusione della conoscenza dell'Italia risulta chiaramente anche dal numero di volumi distribuiti dal 1915 al 1928: 4.305.000 volumi, cifra che non trova riscontro in altra opera stampata in Italia e forse nemmeno fuori d'Italia.

4. La carta delle zone turistiche d'Italia in scala 1:50.000 è diventata ormai una delle pubblicazioni più care e più apprezzate dai nostri Soci: cominciata la serie nel '27 coi fogli Cortina d'Ampezzo e le Dolomiti Cadorine; Palermo e la Conca d'Oro, essa venne continuata nel '28 con due altri grandi fogli: il Cervino e il Monte Rosa, la Riviera da Genova a Sestri Levante. Nel '29 si daranno tre fogli: Bolzano e dintorni, Merano e dintorni, la Val Gardena coi Gruppi della Marmolada, del Catinaccio, del Sassolungo e di Sella.

Con quest'opera il Touring intende di eliminare una lacuna ancora molto sensibile nel nostro Paese: quella derivante dalla deficienza di carte turistiche a grande scala, documenti preziosi e indispensabili per la conoscenza dei grandi centri di soggiorno e dei gruppi alpinistici più noti.

L'esecuzione tecnica e l'aggiornamento delle Carte sono curati con tutto lo scrupolo possibile.

5. La Guida delle Strade di grande comunicazione. Di questa pubblicazione del Touring — certamente fra le più popolari — venne distribuito gratuitamente ai Soci nel '28 il secondo volume comprendente le strade delle Tre Venezie e dell'Emilia fino alla Parma-Rimini. I Soci constatarono con piacere che esso rappresentava un sensibile perfezionamento anche dal lato tecnico, rispetto al primo, soprattutto per quanto si riferisce alla nitidezza delle piantine, all'accuratezza dei numerosissimi profili, all' armonia insomma dell'intera edizione.

6. La Guida d'Italia per gli Stranieri. Come è noto, questa pubblicazione di propaganda squisitamente italiana, diretta a provvedere ai turisti stranieri che visitano il nostro Paese una Guida oggettiva ed esatta, sostituendola alle guide concepite da stranieri, si compone di tre edizioni: francese, inglese e tedesca, edizioni che si corrispondono, ma che differiscono fra loro per numerose caratteristiche, date le esigenze diverse dei pubblici a cui si rivolgono.

L'*edizione francese*, che constava di due volumi (*Italie - des Alpes à Rome; Rome, l'Italie Méridionale et les Iles*) oltre il volume unico, *Italie en un volume*, sarà ora divisa in tre volumi: *Italie du Nord; Italie Centrale et Rome; Italie du Sud - Sicile et Sardaigne*, di cui il primo è già stato messo in vendita. Si è così ottenuto il vantaggio di ridurre alquanto la mole dei volumi e il prezzo di vendita

L'*edizione inglese* è in due volumi (*Northern Italy; Southern Italy*); nel 1928 fu preparata la seconda edizione del volume 2° *Southern Italy*, che verrà messa in vendita fra breve.

L'*edizione tedesca*, comprendente 4 volumi (*Oberitalien; Mittelitalien; Süditalien; Italien in einem Bande*), completata nel 1927, fu accolta con molto favore in Germania e nei paesi di lingua tedesca. La seconda edizione del 1° Volume (*Oberitalien*) sarà messa in vendita fra breve, mentre si prepara il lavoro di correzione e di aggiornamento del 2° volume (*Mittelitalien*).

Come è stato dichiarato nelle relazioni degli anni precedenti, è questa un'iniziativa che presenta speciali difficoltà, dovute anche al fatto che la nostra Guida entra in concorrenza con grandi imprese editoriali estere quasi secolari e che detenevano finora una specie di monopolio in questo campo. E ben si com-

prende come una tale impresa, almeno per ora, non lasci margini di profitto, ma richieda invece notevoli sacrifici, che il Sodalizio è lieto di sostenere, sicuro che quest'opera di propaganda ridonderà a beneficio del turismo e della miglior comprensione dell'Italia all'estero.

7. LA GUIDA DEI CAMPI DI BATTAGLIA. Questa pubblicazione, iniziata sul finire del 1927, si propone di rievocare le epiche gesta della nostra Guerra di redenzione, di guidare il maggior numero di Italiani in pio pellegrinaggio nelle sacre zone dove essa si svolse, di compiere, infine, un'austera, ma fervida glorificazione del nostro Esercito.

L'opera descrive tutto il nostro fronte, dallo Stelvio al Mare, nonchè la linea del Montello e del Piave, che costituì la nostra linea di difesa dal novembre 1917 al novembre 1918 ed il trampolino donde l'Italia prese lo slancio per la grande vittoriosa offensiva di Vittorio Veneto.

Tre volumi della serie sono stati pubblicati nel corso dell'anno, e precisamente: *Il Medio e il Basso Isonzo; Il Monte Grappa; Il Trentino, il Pasubio e gli Altipiani.*

Preceduto da una presentazione autografa del Capo Supremo che tenne più lungamente il Comando delle truppe nelle singole zone — i Marescialli d'Italia S. A. R. il Duca d'Aosta, Giardino e Pecori-Giraldi rispettivamente per le tre Guide suddette — compilate da distinti Ufficiali del nostro Esercito e da studiosi, profondi conoscitori delle singole zone; riccamente illustrate con fotografie e carte; corredate dalle motivazioni di tutte le Medaglie d'Oro concesse nei fatti d'arme svoltisi nelle zone stesse, queste Guide hanno incontrato il più largo favore del pubblico ed una diffusione specialmente vasta nell'Esercito.

Basti dire che al 31 dicembre 1928 si sono esaurite 30.000 copie del primo, 15.000 del secondo, 10.000 del terzo dei volumi suddetti. Alla diffusione contribuì notevolmente il basso costo, non volendone il Touring ritrarre che il semplice rimborso delle spese.

L'opera troverà il suo completamento nel 1929 con i due volumi: *Il Cadore, la Carnia e l'Alto Isonzo; il Piave e il Montello.*

8. L'ATLANTE INTERNAZIONALE DEL T. C. I. Il successo di questa massima pubblicazione cartografica del Sodalizio, già delineatosi fin dalla prima edizione al Congresso Geografico Italiano a Milano nel settembre 1927, si è venuto rivelando maggiormente nel corso del 1928 sia in Italia, sia all'Estero. Esaurita fin dal 1927 la prima edizione di 5000 esemplari, fu pubblicata una seconda edizione di 7000 copie, che fu distribuita nel 1928. È già in corso di distribuzione la terza edizione di 5000 copie, ricca di aggiornamenti e di perfezionamenti. A questa e alle successive apporta un suo contributo di revisione e di informazioni una Commissione di riconosciuta competenza presieduta da S. E. il conte senatore generale Carlo Porro.

Le prime due edizioni dell'Atlante furono per ragioni ovvie riservate ai Soci del Touring, fissandone il prezzo a L. 300 che rappresenta press'a poco il costo di carta, stampa e legatura. La terza edizione sarà messa in vendita anche ai non Soci al prezzo di L. 400, prezzo che è di gran lunga inferiore a quello dei più noti Atlanti stranieri. Per facilitare l'acquisto ai Soci meno abbienti, il Touring ha deciso di concedere il pagamento rateale, facilitato in questo anche dalle pubbliche Amministrazioni, come quelle dei Ministeri della Guerra, della Marina, dell'Aeronautica, della Pubblica Istruzione, delle Finanze, delle Comunicazioni, alle quali tutte rivolge il più vivo ringraziamento.

Il Ministero degli Esteri, con un riconoscimento che è per il Touring un ambito premio, ha già preso accordi per fornire di una copia dell'Atlante tutte le Legazioni e i Consolati d'Italia all'estero.

L'Istituto Giovanni Treccani, che pubblica l'Enciclopedia Italiana ha concluso col Touring una convenzione per cui le voci geografiche contenute nell'Enciclopedia fanno riferimento all'Atlante del Touring, il quale viene così a far parte integrante dell'Enciclopedia stessa. Così pure la Casa Editrice dottor Francesco Vallardi di Milano, che prepara una sua grande collezione geografica, «La Terra e le Nazioni - Geografia Universale». Parimenti una importante Casa Spagnuola ha dato la preferenza all'Atlante del Touring a completamento di una sua grande opera geografica e per la vendita nella Penisola Iberica, nonchè nell'America Centrale e Meridionale.

Anche la diffusione all'estero si presenta dunque promettente. Riconoscimenti altissimi sono pervenuti da enti geografici e da persone di particolare competenza nelle discipline geografiche. Ci basterà di accennare al successo ottenuto al Congresso Geografico Internazionale di Cambridge (luglio 1928), ove l'Atlante fu presentato ufficialmente. Il giudizio che ne pronunciò Sir Charles Close, Presidente della Royal Geographical Society di Londra, è un riconoscimento di primo ordine per l'autorità e la competenza della persona. Numerosissime sono le lettere di plauso che ci sono pervenute e le più autorevoli furono raccolte in un opuscolo di propaganda che si sta diffondendo. Un altro volumetto « Note e commenti all'Atlante Internazionale del T. C. I. » raccoglie sull'argomento una serie di scritti dei maggiori geografi nostri ed è a disposizione di chiunque lo desideri.

La Société de Géographie di Parigi ha accordato al Touring nel febbraio 1929 « in testimonianza di ammirazione » per l'Atlante, la medaglia d'oro per il 1928 del premio Eugène Gallois. La diffusione dell'Atlante Internazionale del T. C. I. prosegue dunque sotto i migliori auspici. Com'è detto nella prefazione dell'Atlante, « opere come questa non possono avere la vita di un'edizione o di una generazione » e il nostro Sodalizio non lascerà intentata alcuna via per migliorare l'opera attuale e per farle posto nel mondo.

9. LA PROPAGANDA FORESTALE. Nel 1928, in armonia con gli intendimenti manifestati dal Capo del Governo relativamente al vasto e complesso problema forestale, il Touring Club Italiano ha determinato di riprendere vigorosamente la sua opera di propaganda in favore del bosco e del pascolo, che già prima della guerra aveva avuto espressioni non ancora dimenticate.

Prima estrinsecazione di questo contributo alla causa forestale è stata la pubblicazione della Rivista *L'Alpe* che, iniziata nel mese di marzo 1928, ha incontrato il più largo favore del pubblico.

Diretta da tre valorosi tecnici e ricca di competentissime collaborazioni, essa ha carattere di propaganda e di valorizzazione ed interessa tutti coloro che amano il nostro Paese, che sentono l'influenza della montagna assestata sul clima, sulle piogge, sull'industria, sui commerci, sull'agricoltura, sul regime dei fiumi, sulla navigazione interna, sulla malaria: pertanto su tutta la vita nazionale. Essa interessa il personale tecnico, le Scuole di Agraria, le Cattedre di Agricoltura, le Industrie che hanno relazione con la lavorazione del legno, i proprietari di boschi, gli agricoltori in genere e finalmente quanti sono in Italia amanti e cultori del bosco, del pascolo e del monte.

Un nuovo contributo alla soluzione di un problema intimamente connesso con quello forestale — il problema dell'utilizzazione dei residui legnosi per i motori a gassogeno — è stato portato dal Touring col promuovere unitamente al Comitato Nazionale Forestale, presieduto dal dott. gr. uff. Arnaldo Mussolini, e all'Associazione Nazionale per il Controllo della Combustione una Mostra e Concorso Internazionale della Combustione alla Fiera di Milano per l'anno 1929.

10. LA PROPAGANDA ALBERGHIERA. Si esplica attraverso molteplici attività del Vostro Sodalizio che si vengono integrando a vicenda, quali: la Rivista *L'Albergo in Italia;* i Concorsi indetti in unione coll'ENIT per il miglioramento dei piccoli alberghi; la Mostra delle Forniture Alberghiere organizzata presso la Fiera Campionaria di Milano; i Concorsi ivi banditi per la miglior produzione di forniture alberghiere; il Manuale dell'Industria alberghiera sempre aggiornato di edizione in edizione nei riguardi dei dati statistici e delle nuove disposizioni legali e sindacali e arricchito e perfezionato nella parte tecnica riflettente l'organizzazione e i servizi dell'albergo; infine le Scuole Alberghiere di cui faremo cenno a parte.

Organo vivace di informazione, di indagine e di studio, seguìto specialmente dagli albergatori di media categoria, è la Rivista *L'Albergo in Italia:* essa illustra le nuove e più ragguardevoli iniziative che sorgono nel campo dell'industria alberghiera e dell'ospitalità in genere traendo da ognuna il tesoro di esperienza che essa può offrire. Incita così con l'esempio le attività dubbiose e sopite; mentre, accumulando gli elementi della vasta realtà nella quale le imprese alberghiere devono vivere, assurge spesso alla trattazione delle provvidenze economiche e legali di cui l'industria alberghiera ha d'uopo per il suo sviluppo. Così potremmo ricordare parecchi importanti argomenti discussi nell'annata testè trascorsa sulle colonne della nostra Rivista, ai quali non mancò il consenso di molti albergatori e della stampa politica e sindacale. Fra le indagini in corso, ricordiamo quella sui piani delle costruzioni alberghiere, per le quali veniamo costituendo un primo nucleo di quello che potrebbe diventare col tempo un archivio delle costruzioni alberghiere d'Italia. La collaborazione dei tecnici che alla nostra Redazione mettono capo ci ha consentito in molti casi di esercitare anche un'utile assistenza nei riguardi di nuove costruzioni sulle quali venne richiesto il nostro parere. Così la Rivista viene secondando quel processo di rinnovamento alberghiero che è fra le necessità del rinnovamento civile, del progredire economico e dello sviluppo turistico d'Italia. E tanto più vi potrà contribuire quando saranno attuate alcune disposizioni di legge ora allo studio per la classificazione degli alberghi e la tutela delle affittanze alberghiere dalle quali l'industria stessa trarrà nuovo impulso e incoraggiamento.

SCUOLE ALBERGHIERE. Come già osservavamo nella Relazione dello scorso anno, l'organizzazione delle Scuole alberghiere da noi dirette, ha raggiunto un limite di sviluppo numerico che nelle condizioni attuali non potrà essere superato, per l'impossibilità di trovare collocamento negli alberghi di Milano ad un maggior numero di allievi. Poichè la nostra Scuola, come si addice al suo carattere di istituzione per l'avviamento del personale subalterno, vuole ad un tempo disciplinare il tirocinio pratico dell'allievo e provvedere alla sua formazione culturale e alla sua educazione, anche queste intese naturalmente con finalità pratiche e professionali. D'altra parte tale ordinamento è imposto anche da considerazioni economiche, poichè i giovani che si avviano alle mansioni subalterne dell'albergo generalmente non possono mantenersi agli studi a spese della famiglia; e però è necessario che si risolva insieme col loro collocamento il problema del loro tirocinio e del loro mantenimento. Così la nostra Scuola è forse l'unica in Italia completamente gratuita non solo, ma che provvede, attraverso il collocamento degli allievi, al loro mantenimento, ed anzi offre loro un'occasione di guadagno.

Come sanno i Soci che seguono l'Istituzione attraverso le nostre Relazioni annuali, l'organizzazione delle Scuole alberghiere istituite col concorso dell' ENIT e della Federazione Nazionale Fascista Alberghi e Turismo comprende un corso di avviamento (6ª e 7ª elementare) istituito nelle Scuole di Milano, Arona e Borgomanero, e la Scuola professionale di Milano, che accoglie i licenziati da quelle di avviamento. Quest' ultima dovette quest' anno provvedere al colloca-

mento di 56 allievi negli alberghi e nei ristoranti cittadini; e il risultato raggiunto in tale intento sta a dimostrare il consenso della Classe alberghiera verso la nostra istituzione, e il favorevole apprezzamento che essa fa dei suoi risultati. Viene facendosi strada la convinzione che nelle condizioni attuali di difficile collocamento all'estero dei giovani apprendisti, solo la Scuola alberghiera può allevare per l'avvenire una maestranza che conosca le lingue straniere e possieda quel corredo di cultura pratica che è necessario per la buona riuscita nella professione. E difatti si può constatare che i buoni allievi disposti a sottoporsi al duro sacrificio e alla doppia disciplina dello studio e del lavoro riescono nei due anni di scuola professionale ad imparare quel tanto di francese e di inglese che consenta loro di far uso di quelle lingue per le necessità del servizio. Inoltre le cognizioni di contabilità alberghiera, di igiene, di merceologia, di geografia turistica che essi apprendono alla scuola consentiranno loro, nel prosieguo degli anni, di progredire nella loro professione, sì da raggiungere, secondando la fortuna, anche cariche direttive.

Così la nostra Scuola professionale alberghiera provvede ad una necessità attuale e va incontro a quelle avvenire dell'ospitalità nazionale.

Il Terzo Concorso per il «Miglioramento dei Piccoli Alberghi» bandito nel febbraio del 1927, dal Touring Club Italiano e dall'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche, riguardava l'Abruzzo, il Molise, la Puglia e la Basilicata.

Le località di questa regione ammesse al Concorso furono prescelte naturalmente fra quelle notoriamente deficienti in fatto di ospitalità. Cinquanta alberghi, appartenenti a dette località, presero parte al Concorso. La Commissione compì nel 1928 la visita degli alberghi stessi per constatare le migliorie apportate e per procedere alla classificazione dei concorrenti. Di essi ben trentaquattro vennero premiati con diplomi, medaglie e con somme in denaro variabili dalle 5000 alle 500 lire per un importo complessivo di L. 50.000. Si può perciò con sicurezza affermare che questa iniziativa del Touring e dell'ENIT è stata coronata dal miglior risultato.

11. I Consoli e il Servizio degli affiliamenti. Durante il 1928 si è continuato a nominare Consoli in quelle località nelle quali il Touring non aveva rappresentanti. Sono così stati nominati 576 nuovi Consoli. Ha altresì avuto luogo la nomina di 70 Medici e di 20 Legali. Il Corpo Consolare, fedele alle sue antiche tradizioni di illimitata e disinteressata devozione al Sodalizio, ha continuato a prestare con ogni zelo il suo prezioso concorso, sia nel campo della propaganda, sia in quello della collaborazione alle varie pubblicazioni, sia in quello delle inchieste, informazioni, ecc. Il Touring rivolge loro una calda parola di plauso e di riconoscenza.

In relazione alla vastità e all'importanza sempre più grande che i problemi di diritto turistico vanno assumendo ai giorni nostri, il Vostro Sodalizio ha ritenuto opportuno di sviluppare sempre più l'opera di consulenza in questo campo e di fornire, in omaggio, ai propri Legali, sparsi in tutto il Paese, la Rivista di Diritto Turistico, apprezzata pubblicazione mensile che raccoglie tutta la vasta materia inerente ai regolamenti locali, alla giurisprudenza più interessante in materia turistica e così via.

Per quanto riguarda gli affiliamenti, si sono accolte durante l'anno 650 nuove domande di albergatori che desideravano affiliare al Touring il loro esercizio. I criteri di cautela normalmente seguiti — onde siano fregiate del nostro stemma e godano della nostra raccomandazione soltanto Case che di ciò siano veramente degne — sono stati nel decorso anno tenuti presenti con rigidità ancor maggiore, escludendo dal rinnovo dell'affiliamento non poche delle Case il cui contratto era scaduto e che, per informazioni fornite dai Consoli o in altra guisa pervenuteci, o per reclami avuti dai Soci, non furono meritevoli di continuare nell'affiliamento.

Infine, durante il 1928 sono stati affiliati: Meccanici 14, Farmacisti 16, Autorimesse 15, Negozi e Ditte varie 130.

12. Il Servizio informazioni. Questo Servizio, che costituisce un'importante forma di propaganda del turismo, ha continuato a svolgere una complessa attività a favore dei Soci. Le richieste, sia verbali, sia per lettera, riguardano tutto il campo del turismo, dagli itinerari stradali o ferroviari, allo stato delle strade, alla transitabilità dei valichi alpini, alla legislazione sulla circolazione, alle questioni doganali, alla bibliografia turistica e cartografica, alle indicazioni sui luoghi di soggiorno estivo o di sports invernali o di cura, sugli alberghi, sui ristoranti, sui mezzi di trasporto, ecc. Assai frequentemente le richieste d'informazioni provengono da stranieri che, desiderando visitare l'Italia, si rivolgono al Touring per poter ottenere spesse volte un intero programma di viaggio. Il Touring sa in questi casi di esercitare una funzione di propaganda utilissima per il nostro Paese e fornisce, ben s'intende, dati e informazioni precise ed esaurienti. Numerosi sono quegli stranieri che diventano Soci, appunto per godere dell'appoggio che il Touring dà loro colle sue informazioni turistiche.

Il Servizio informazioni ha preparato una serie apposita di itinerarî per le principali strade d'Italia, che contengono tutti i dati che più interessano l'automobilista e il motociclista. Tali itinerari vengono inviati contro rimessa delle pure spese di copia.

Particolare importanza rivestono le informazioni fornite alle Associazioni turistiche estere su tutto quanto riguarda turismo, dogane, circolazione e tasse automobilistiche, industria alberghiera in Italia, tanto più che ai dati forniti dal Touring viene data spesso

ampia pubblicità a mezzo di bollettini, giornali e riviste.

VI. Le escursioni. — Le escursioni compiute nello scorso anno furono due ed ebbero ottimo successo, sia per il numero considerevole dei Soci che vi hanno partecipato, sia per il grande interesse che destarono le località visitate.

Dal 4 all'8 giugno fu compiuta l'Escursione « Sulle due rive dell'Adriatico » e precisamente a Rimini, S. Marino, Urbino, Pesaro, Ancona, Loreto, Recanati e Zara, le quali città, e particolarmente quella italianissima della Dalmazia, tributarono calorosissime accoglienze a tutti i partecipanti. Il successo si può anche misurare dal fatto che il numero di coloro che chiesero l'iscrizione fu notevolmente superiore al numero dei posti disponibili.

Dal 16 al 20 settembre fu effettuata l'escursione « Dalle Croci delle Tofane al Cippo del Brennero », che consentì ai partecipanti di conoscere una delle zone più belle delle nostre Alpi, dove rifulse, in tutta la sua grandezza, la guerra delle grandi mine. Da Cortina d'Ampezzo, attraverso le Tofane (dove ai partecipanti venne rievocata l'eroica figura del Generale Cantore) attraverso le Valli della Rienza e dell'Isarco, i partecipanti raggiunsero il Passo del Brennero, ove fu celebrato il decennio della Vittoria, la mattina del 20 settembre.

Per l'anno 1929 è già stato fissato un programma di escursioni che comprenderà pure una Crociera nell'Egeo, in occasione della pubblicazione della Guida dei Possedimenti e delle Colonie.

VII. Il Campeggio. — Nello scorso anno, venne compiuto nelle incantevoli foreste della Sila, in Calabria, grazie al prezioso patrocinio di S. E. l'on. Michele Bianchi, che delle bellezze di quella regione e della sua valorizzazione turistica è tenace, fervido assertore.

La coraggiosa iniziativa del Touring trovò i più lieti consensi: particolarmente sensibili all'omaggio loro reso, furono le popolazioni calabresi che, come tutte quelle del Mezzogiorno, giustamente amano che le loro terre siano più conosciute, affinchè siano apprezzate nelle loro inesauribili bellezze, affinchè siano eliminati tanti falsi luoghi comuni, tanti errati apprezzamenti.

Le Ferrovie dello Stato vollero consentire a questa manifestazione eccezionalissime facilitazioni; l'Amministrazione delle Foreste Demaniali la agevolò pure con la più schietta cordialità: a tutti il ringraziamento più vivo.

VIII. Il Villaggio Alpino. — L'ottavo esercizio di questa nostra benefica Colonia ha confermato pienamente la bontà del suo funzionamento e le simpatie di cui essa gode.

Nel 1928 vennero compiuti importanti lavori di completamento e di abbellimento, dovuti alle cure assidue, al disinteressato intervento di preziosi amici dell'Istituzione, ai quali si rivolge il nostro grato pensiero.

Le spese complessive per le varie costruzioni ed impianti ammontavano al 31 dicembre 1928 a L. 1.355.750,65.

Le spese per la gestione estiva — relative ai 270 fanciulli ospiti per un mese ciascuno — ammontarono nello scorso Esercizio a L. 75 mila 870,55, contenute nei limiti più stretti a noi consentiti, e con un risparmio in confronto alla gestione precedente.

Al favorevole risultato ha indubbiamente contribuito l'alleggerimento di parte delle spese di gestione portate a carico della gestione invernale, la quale, nel suo primo esperimento, ha dato risultati veramente soddisfacenti.

Le spese di questa gestione ammontarono a L. 32.420,45, e si riferiscono al soggiorno di 30 bambini, per 90 giorni ciascuno. Questa spesa però comprende anche quella sostenuta per l'adattamento degli stabili all'esercizio invernale, per l'acquisto di attrezzi sportivi e di attrezzi didattici.

La spesa complessiva delle due gestioni fu di L. 10 per fanciullo e per giornata.

Le entrate complessive nel 1928 furono di L. 299.340,25, delle quali L. 46.619,45 servirono a fronteggiare le spese di impianto, di sistemazione del terreno, di costruzione di sentieri, ecc.

Queste entrate sono costituite da L. 2.900 per 29 nuove quote di Fondatore e da L. 40.000 per 8 quote di Patrono, passate queste ultime ad aumentare il Fondo preesistente ed inalienabile, per la gestione del Villaggio.

Hanno contribuito inoltre alle entrate il cav. uff. Umberto Grioni per L. 35.623, il cav. Giulio Pandini per L. 20.000, la Banca Commerciale per L. 15.000, il Comune di Milano per L. 11.000, la Cassa di Risparmio per L. 7000, il Ministero della Pubblica Istruzione per L. 4000, la Signora Elvira Dell'Oro ved. Bertarelli per L. 3000, la Signora Giuseppina Monzini Bertarelli per L. 2000. Vi sono pure comprese L. 42.500 maturate a nostro favore sul capitale intangibile costituito dalle quote dei Patroni ed ammontante, al 31 dicembre 1928, a L. 590.000.

Alle entrate contribuirono altri benemeriti, con oblazioni, mentre è doveroso accennare alle forniture gratuite di latte, vino, olio, birra, acqua minerale, sapone, ecc. ed ai mezzi di trasporto messi graziosamente a nostra disposizione da importanti Ditte.

Tutte queste offerte rispecchiano la devozione, la fede, l'entusiasmo che accompagnano il nostro Villaggio Alpino nella sua ascesa, e gli permettono di essere veramente quell'asilo di pace e di serenità che infonde salute e gioia a tante piccole deboli creature e ridona loro la fede nella bontà della vita. Come abbiamo accennato, l'esperimento di Colonia Invernale ha dato risultati veramente confortevoli sotto ogni rapporto, sì da indurre la Commissione Amministratrice a ripeterlo nel corrente esercizio.

Mentre scriviamo, 45 bambini dimorano al nostro Villaggio e godono i vantaggi di un

clima veramente saluberrimo, che ha offerto, anche nei giorni di maggior freddo alla pianura, la possibilità di passeggiate all'aperto.

Durante la Colonia Invernale venne impartito ai piccoli ospiti l'insegnamento delle prime cinque classi elementari: esso si svolse nel grandioso locale del Refettorio, in parte opportunamente adattato.

IX. I Cartelli indicatori stradali. — Anche nel 1928 il lavoro per ampliare e migliorare la rete delle segnalazioni stradali si è svolto con grande attività e con quel particolare ritmo accelerato proprio di questo nostro importantissimo servizio.

Se per l'interessamento del Governo e per la continua propaganda degli Enti turistici viene sempre più apprezzata da chi ha governo di strade l'utilità dei cartelli indicatori per la disciplina del traffico automobilistico, tuttavia le difficoltà che ancora si devono superare per un rapido e regolare svolgimento del lavoro sono sempre notevoli e complesse e tali da gravare in modo non trascurabile sul difficile còmpito tecnico.

Inoltre se si tiene presente che la posa di ogni singolo cartello richiede delicate misure di distanza, non sempre di facile controllo per sopravvenute modifiche stradali o per le discordanze che spesso si riscontrano nei dati cartografici relativi ad uno stesso tronco; che per poter stabilire il senso che potranno avere le frecce di orientamento dei cartelli occorre forzatamente in ogni singolo caso accertare sul posto il punto ed il lato della strada ove è possibile collocare i sostegni; che per tale posa occorrono accordi con gli Enti da cui dipende la manutenzione della strada o coi proprietari degli stabili sulle cui facciate si prevede di affiggere i cartelli, si potrà desumere quanto sia difficile e complesso un lavoro che a prima vista potrebbe invece sembrare tanto semplice.

Dal riassunto che segue, che fornisce il totale progressivo dei cartelli collocati alla fine di ogni anno si potrà desumere come, malgrado tutto, la nostra opera prosegua spedita e come la rete di segnalazioni che nel 1921, per le vicende della guerra, dovemmo riprendere *ex-novo*, si vada sempre più allargando e completando.

Anno	N. dei cartelli collocati	Superficie corrispondente in mq
1921	4.500	1.417
1922	8.973	2.826
1923	16.014	5.044
1924	26.339	8.286
1925	37.066	13.233
1926	54.551	20.001
1927	79 388	28.694
1928	96.236	36.276

X. Per il miglioramento stradale. — 1. L'ISTITUTO SPERIMENTALE STRADALE. Per questa nostra istituzione l'anno 1928 fu di speciale importanza perchè segnò l'inizio della fusione delle forze del Touring e del R. Automobile Club d'Italia allo scopo di assegnare all'Istituto Sperimentale Stradale, grazie ad una più larga dotazione di mezzi, un campo d'azione più vasto, nel senso di portare l'opera oltre il chiuso del Laboratorio su strada vera, sulla « Strada Sperimentale », come si dice in termini ormai accolti generalmente per significare lo studio dei problemi di tecnica stradale in quelle condizioni più prossime a quelle della realtà, che si possono praticamente realizzare. Secondo l'intercorsa convenzione fra il T. C. I. e il R. A. C. I., le annue spese di gestione dell'Istituto vengono ripartite a metà fra i due Enti, restando in proprietà del Touring gli stabili, gli impianti, le macchine e dotazioni esistenti al 1° gennaio 1928. Per le nuove costruzioni, gli ampliamenti degli impianti e le macchine di nuovo acquisto sono previste speciali pattuizioni, secondo le quali il R. A. C. I. avrà diritto a ripetere quote di rimborso qualora alla scadenza non venisse rinnovata la ora stipulata convenzione, cui venne assegnata la durata di anni sei.

Una prima notevole applicazione di codesta convenzione, si ebbe per l'ampliamento della sede dell'Istituto con la costruzione di un nuovo corpo di fabbrica, con annesso portico, sempre sull'area di 2400 metri quadrati concessa dal Comune di Milano, area che riuscì sufficientissima all'uopo, essendo ancora rimasto disponibile un ampio cortile. Nel nuovo fabbricato troveranno miglior sede i laboratori per le prove su cementi e calcestruzzi, per le prove sui materiali bituminosi e per le analisi chimiche, mentre ivi saranno anche trasportate le collezioni di campionario che rendevano disagevole la prima sede. In un vasto e luminoso sottotetto saranno disposti gli archivi, specialmente destinati alle raccolte delle molte pubblicazioni periodiche di cui l'Istituto deve fare lo spoglio, che con gli anni assumono ragguardevole peso e volume. I locali lasciati liberi nel primo edificio sono destinati ad altro uso, per nuove macchine e nuovi servizi. La spesa incontrata per queste nuove fabbriche si aggira sulle 400 mila lire, e se si pensa alle somme già erogate nei precedenti impianti ed al valore dell'area, si comprende quale ragguardevole capitale ormai rappresenti la sede del nostro Istituto Sperimentale Stradale.

L'opera dell'Istituto fu nello scorso anno particolarmente intensa essendo risultati in aumento rispetto agli anni precedenti i campioni di materiali stradali inviati per le prove da Amministrazioni pubbliche aventi governo di strade e da private Ditte. Un opuscolo appositamente compilato e largamente diffuso reca le cifre statistiche relative all'attività dell'Istituto anno per anno a partire dall'inizio della sua attività. Ivi sono anche descritte tutte le prove che presso l'Istituto si possono eseguire, le macchine ed apparecchi all'uopo occorrenti e le modalità d'esecuzione. Di quell'opuscolo si sta preparando una nuova edizione aggiornata, onde si possa farvi cenno dei recenti ampliamenti e di parecchie nuove macchine assai interessanti recentemente acquistate dall'Istituto,

di cui qualcuna affatto originale e che già promette importanti risultati.

Venne anche nello scorso anno compilato dall'Istituto un grande Album, nel quale furono raccolti i risultati delle prove eseguite su materiali da massicciata o da lastricato fino alla metà del 1928, ripartiti per Provincie, con l'indicazione delle località di provenienza. Di quest'Album, tirato in limitato numero di copie, venne fatto omaggio a S. E. il Ministro dei LL. PP., a tutte le alte Autorità dell'Amministrazione stradale dello Stato, a Biblioteche e Laboratori, e ne sono pervenuti vivi elogi e ringraziamenti, trattandosi di una prima pubblicazione del genere, la quale riuscirà molto utile per un preliminare orientamento circa la situazione in cui si trova il nostro Paese in fatto di materiali disponibili per la manutenzione stradale.

Per quanto riguarda l'azione dell'Istituto su strada vera, già il decorso 1928 fu anno fecondo d'importanti manifestazioni. Giova citare la funzione consultiva dell'Istituto nel progetto e nell'esecuzione della pavimentazione in calcestruzzo di Viale Certosa in Milano, che rappresenta forse la prima realizzazione nel nostro Paese dei migliori metodi esecutivi insegnatici dall'esperienza dell'estero, ove questo tipo di pavimentazione si è da tempo largamente diffuso raggiungendovi un alto grado di perfezione. Ma specialmente importa ricordare la parte avuta dal nostro Istituto nell'organizzare, in collaborazione col locale Circolo Ferroviario e con l'Ufficio Tecnico Comunale di Milano, le esperienze circa il logoramento di massicciate, variamente protette con trattamenti superficiali bituminosi, sotto l'azione di un traffico artificiale costituito dalla circolazione di pesanti autoveicoli con ruote variamente gommate. I risultati di queste esperienze, altamente interessanti, saranno descritti in apposita pubblicazione dell'Istituto, che verrà corredata da numerosi diagrammi, tabelle e fotografie così che tutti i tecnici stradali potranno rendersene esatto conto.

Cade qui in acconcio ricordare l'avvenuta creazione, nell'anno scorso, dell'Azienda Autonoma Statale della Strada, nel cui Consiglio di Amministrazione il Governo volle fosse compreso un rappresentante del Touring Club Italiano. Il Consiglio del nostro Sodalizio delegò questo incarico allo stesso Direttore dell'Istituto Sperimentale Stradale, realizzando così una prima forma di collaborazione dell'Istituto con l'Azienda stessa. Il detto nostro rappresentante venne poi chiamato a formare parte d'importanti Commissioni create nel seno del Consiglio d'Amministrazione, il che permise una sempre più stretta intesa con l'Azienda stessa, cosa che riteniamo della massima importanza pel conseguimento dei fini che all'Istituto sono assegnati.

Per una larga espansione dell'attività dell'Istituto nel campo della « Strada Sperimentale » sono anche intercorse importanti intese col Comune di Milano, sicchè tutto fa sperare che il corrente anno 1929 sarà fecondo di applicazioni sperimentali su strada vera, secondo indirizzi da concordarsi fra le Amministrazioni stradali interessate ed il nostro Istituto. E non è chi non vegga quale progresso se ne possa attendere per la diffusione delle migliori norme di tecnica stradale e la risoluzione dei problemi tecnici tuttora aperti da noi, in relazione alle speciali condizioni delle nostre strade, dei nostri materiali, dei nostri traffici.

2. La Rivista « Le Strade ». Questa Rivista, la quale ebbe tanta parte nel creare quel movimento di idee che diede impulso alla recente riforma della nostra legislazione stradale culminata con la creazione dell'Azienda Autonoma Statale della Strada, ha compiuto con l'anno scorso il suo decimo anno di vita, continuando nell'esplicazione del suo programma ormai fissato dalla tradizione. *Le Strade* sono il campo aperto alla discussione di tutte le questioni stradali d'attualità, siano amministrative o tecniche od economiche. Ma sono altresì organo di propaganda delle buone norme tecniche, organo di diffusione della cultura stradale moderna, che trovasi in continua evoluzione.

Nell'annata del 1928 si trovano trattate importanti questioni riguardanti i criteri che dovrebbero guidare la sistemazione delle nostre principali arterie stradali; vi sono discussi interessi vitali dell'automobilismo, della polizia stradale, dei bilanci stradali per gli Enti locali.

Numerose opere stradali di particolare interesse vi sono descritte ed illustrate, nè manca la nota storica con la descrizione d'antiche strade di cui ci pervennero le reliquie e le memorie.

3. La Commissione miglioramento strade tenne una sua riunione il 15 aprile 1928, per discutere del tema: « La funzione degli Enti locali per la viabilità in relazione all'istituzione dell'Azienda Autonoma Statale della Strada ». I voti espressi dalla Commissione vennero dal Presidente del Touring recati a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici. Finora non si conoscono le linee della riforma imminente della nostra legislazione stradale per quanto riguarda la viabilità minore e le attribuzioni che saranno in relazione a questa deferite a Provincie e Comuni. Ma giova sperare che non vada perduto il voto espresso dalla nostra Commissione perchè alle Provincie siano attribuite larghe funzioni per la manutenzione delle strade comunali più importanti, sottraendo queste all'imperfetto governo che generalmente ne fanno i Comuni.

XI. Per i lavori in corso o in preparazione. — Dedicheremo a questa parte brevi note, anche per il fatto che stiamo facendo ogni sforzo perchè le pubblicazioni dedicate ai Soci nel 1929 appaiano nel più breve tempo possibile. Fra poco voi tutti, Consoci, riceverete dunque la Guida dei Possedimenti e delle Colonie, ricco volume di oltre 600 pagine, denso di elaboratissima cartografia, documento

che confidiamo vi possa riuscire gradito in questo fortunato periodo di rinascita di studi e di iniziative coloniali; il terzo volume della Guida delle Strade di Grande Comunicazione, che contiene 196 itinerari dell'Italia Centrale per un complesso di 10.600 km. di strade, i tre fogli della Carta dei Centri Turistici al 50.000 (Bolzano e dintorni, Merano e dintorni, la Val Gardena coi Gruppi della Marmolada, del Catinaccio, Sassolungo e Sella); l'Annuario Generale, grosso volume di un migliaio di pagine, che conterrà circa 30 mila voci.

Quest'ultima opera veramente, avrebbe dovuto essere già stampata nel 1928, ma abbiamo dovuto ritardarne la pubblicazione a dopo il 31 marzo 1929, scadenza fissata dal Governo per il raggruppamento e la soppressione di tanti Comuni minori.

Per il resto, riuscirà facile a Voi tutti di rappresentarvi il lavoro che ferve negli Uffici del Touring, qualora pensiate che vi sono 16 volumi di Guide nell'edizione italiana da tener continuamente aggiornati e da pubblicare in nuove edizioni a breve distanza, 10 volumi nelle edizioni straniere che richiedono lo stesso trattamento, le Carte al 250.000, al 300.000, al 650.000 pure da rivedere e da ristampare, l'Atlante Internazionale da tenere a giorno e così via. Ma in questo, come in tutti gli altri rami di attività del Touring, fa con tutto onore le sue quotidiane prove la piccola, fedele, sperimentata compagine dei funzionari del Touring, che ha nel comm. Gerelli il più infaticabile e benemerito capo. Egli ha saputo trasfondere nei suoi più diretti collaboratori il grande amore che lo assilla per il Touring e questi alla loro volta imprimono anche ai più modesti operai il fervore e la coscienza che li anima.

Nè si può dimenticare quanto contribuisce alla riputazione del Touring nel campo tecnico quel suo Istituto Cartografico, che ha in Pietro Corbellini un maestro sommamente apprezzato. Così l'organismo esecutivo del Touring può essere, senz'ombra di vanteria, paragonato ad una di quelle perfette macchine in cui non v'è ruota o ingranaggio superfluo e che danno tutto il rendimento che è nella loro potenza.

Un grave problema ha dovuto essere risolto in questi ultimi tempi: quello riguardante la scelta dell'opera che dovrà far seguito alla Guida d'Italia. Consentiteci a questo proposito ancora un po' di riserbo per qualche tempo: il Vostro Presidente vi illustrerà, fra non molti mesi, la nuova grande impresa a cui venne data la preferenza e che, ne abbiamo viva fiducia, ci varrà il Vostro consenso, il Vostro compiacimento.

Consoci,

Ogni maggior indugio sull'attività svolta ci sembrerebbe inutile. Voi avete certamente la sensazione che il campo dell'attività del Touring si allarga sempre più, pur mantenendosi rigidamente fedele al nostro programma, che sempre più richiede opera vigile e intensa. Ma ogni fatica riesce gradita tanto al Vostro Consiglio, quanto al più modesto dei collaboratori del Vostro Sodalizio, quando si è confortati dal consenso di Voi tutti Consoci, da quello del Governo nostro e quando soprattutto si ha la fortuna di lavorare per l'esaltazione di tutto quanto, nella Patria nostra, vi è di più bello, di più nobile, di più degno.

Così come non dubitiamo del Vostro consenso, siamo lieti di dichiararvi che il Governo in più occasioni volle attestarci la sua simpatia e la sua alta approvazione: particolarmente gradita ci riuscì la recente visita di S. E. il Segretario del Partito, così come particolarissimo riconoscimento ci giunse la facoltà di designare un Candidato per le elezioni del marzo scorso: designazione che, come vi è noto, venne accolta dal Gran Consiglio del Fascismo, includendo il nome del nostro designato, gr. uff. dott. Italo Bonardi, nella lista dei 400 Candidati presentata a quel plebiscito del 24 marzo, che vide il popolo italiano stringersi concorde, come mai non fu, intorno al suo Governo.

Simpatia in alto e in basso: fra i sommi e fra gli umili: ecco il grande patrimonio morale, di fronte al quale il patrimonio economico accumulato dal Touring per la sua opera di cultura, di educazione, di propaganda, non conserva che un valore di strumento, mentre l'altro è la vera, la grande ricchezza dell'Istituzione, la massima delle sue forze, la più alta delle sue glorie, che tutti Voi, Consoci, dovete sentire, come noi sentiamo, la fierezza, l'orgoglio, il dovere di difendere e di accrescere.

BILANCIO CONSUNTIVO

Situazione patrimoniale

ATTIVITÀ

Valori pubblici e privati al prezzo ufficiale del 31 dicembre 1928:						
Cartelle Prestito Consolidato	5 %	a L. 80.60 L.	2 528 180	20		
» » del Littorio	5 %	» » 80.60 »	1 563 478	80		
» Rendita Italiana	3 ½ %	» » 70.— »	294 000	—		
N. 26.736 Obbligaz. delle Venezie	3 ½ %	» » 74.25 »	1 985 148	—		
» 2.025 Cartelle Fond. »	6 %	» » 476.— »	963 900	—		
» 1.090 » » Sarde	6 %	» » 455.— »	495 950	—		
» 1.990 » » Monte dei Paschi	6 %	» » 489.— »	973 110	—		
» 2.135 Obbl. Opere di pubb. utilità	6 %	» » 477.— »	1 018 395	—		
Buoni del Tesoro Novennali	5 %	(alla pari) »	4 760 000	—		
N. 52 Obbl. Ferr. Meridionali	3 %	» » 272.— »	14 144	—		
» 105 » Ferr. Mediterraneo	4 %	» » 385.— »	40 425	—		
» 349 » Ferr. Italiane	3 %	» » 251.— »	87 599	—		
» 49 » Ferr. Sarde	3 %	» » 271.— »	13 279	—		
» 200 » Ferr. Tirreno	5 %	» » 455.— »	91 000	—		
» 646 » Debito Redimibile	3 %	» » 305.— »	197 030	—		
» 429 » Risan. Napoli	5 %	» » 405.— »	173 745	—		
» 580 Cartelle Prest. Unif. Città Napoli	5 %	» » 66.50 »	38 570	—		
Azioni della Società Anonima Albergo Touring:						
N. 100.000 Azioni fondam. da L. 1.— e 47.862 Azioni preferenziali da L. 100.—		»	4 886 200	—		
Diversi		»	6 973	—		
					20 131 127	—
Conti Correnti presso Banche, Depositi vincolati, Investimenti vari e Cassa		L.			3 271 881	02
Azioni della Società Anonima per la Sede del Touring:						
N. 11950 (di cui N. 3980 acquistate coi contributi dei Soci del Touring fondatori della Sede)		»			1 195 000	—
Attività diverse relative alla Sede		L.			244 499	02
Guida d'Italia del T. C. I.: Esistenze		»			1 039 389	30
Carta d'Italia del T. C. I. al 250.000: Esistenza fogli		»			41 286	20
Grande Atlante Internazionale: Esistenze		»			94 000	—
Pubblicazioni diverse: Esistenze		»			421 511	60
Minuterie: varie per i Soci, placche per Affiliati e Consoli, ecc.		»			49 611	75
Biblioteca: Valore dei doni e degli acquisti (esposta per memoria in)		»			1	—
Cartelli indicatori - Esistenza in magazzino		»			65 000	—
Mobili, Macchine e pietre litografiche		»			322 610	90
Depositi presso terzi a cauzione		»			5 230	—
Valori di terzi in deposito: per trittici		»			12 011 289	—
: Premio Concorso Brioschi		»			20 599	1
Residui attivi di gestione e ratei titoli vari		»			2 167 601	5
Gestioni diverse:						
Villaggio Alpino del Touring (ammontare delle attività al 31 Dicembre come da bilancio)		L.	2 165 681	01		
Istituto Sperimentale Stradale - Sede, attrezzi e macchinario		»	642 784	60		
					2 808 465	6
Spese anticipate di competenza dell'esercizio 1929		»			1 559 137	1
		L.			45 448 240	1

DELL'ESERCIZIO 1928

al 31 Dicembre 1928

PASSIVITÀ

Voce							
Quote versate dai Soci annuali per il 1929:							
Rinnovazioni Italia N. 112 563 . a L. 15	L.	1 688 445	—				
» Estero » 1 518 . » » 25	»	37 950	—				
Quote dei Soci quinquennali { Italia » 1 230 . » » 10	»	12 300	—				
Quote dei Soci quinquennali { Estero » 308 . » » 15	»	4 620	—				
N. 115 619				1 743 315	—		
Nuove iscrizioni { Italia N. 5 952 . a L. 17	L.	101 184	—				
Nuove iscrizioni { Estero » 116 . a » 27	»	3 132	—				
N. 121 687				104 316	—	1 847 631	—
Quote anticipate dei Soci quinquennali e triennali America Latina . . .	L.					42 945	—
Impegni vari di bilancio per pubblicazioni diverse, Guida d'Italia, Guida d'Italia per gli Stranieri, Guida delle Colonie, Carta delle Grigne, Grande Atlante Internazionale, Guida illustrata, Annuario generale, Rimboschimento e lavori diversi	»					2 111 720	75
Anticipazioni di Soci e varie pel 1929 per abbonamento a «Le Vie d'Italia», a «Le Vie d'Italia e dell'America Latina», a «L'Albergo in Italia», a «L'Alpe», a «Le Strade», ecc.	»					2 004 143	—
Cartelli indicatori — Fondo da erogare	»					110 000	—
Fornitori e diversi	»					1 611 524	52
Depositi a cauzione	»					30 000	—
Valori di terzi in deposito per trittici	»					12 011 289	—
Gestioni diverse:							
Villaggio Alpino del Touring - contropartita	L.			2 165 681	01		
Istituto Sperimentale Stradale - contropartita	»			642 784	60	2 808 465	61
Premi per i concorsi	L.					59 099	10
Soci Vitalizi a pagamento rateale	»					389 563	—
Fondo fluttuazione Valori	»					495 505	55
						23 521 886	53
Patrimonio sociale:							
a) N. 109 317 Soci Vitalizi al 31 Dicembre **1927**	L.			16 048 075	—		
» 13 574 » » iscritti nell'anno:							
Italia N. 13 183 . . .	»			1 977 450	—		
Estero » 391 . . .	»			97 750	—		
N. 122 891 Soci Vitalizi al 31 Dicembre 1928 . . .	L.			18 123 275	—		
Supplementi di L. 50 pagati { al 31-12-27 N. 14 424 .	L.	721 200	—				
Supplementi di L. 50 pagati { nell'anno » 35 .	»	1 750	—	722 950	—		
Fondo totale di garanzia dei Vitalizi	L.			18 846 225	—		
b) Soci dei **T. C. I. Fondatori della Sede:**							
Loro contributi al 31 Dicembre 1927 . N. 3895 quote							
Nuove quote sottoscritte nel 1928 . » 85 »							
Totale N. 3980 quote	L.			398 000			
c) Fondo di riserva al 31 Dicembre 1927 .	L.	2 491 812	37				
Sopravvenienze attive dell'Esercizio .	»	694	20				
	»	2 492 506	57				
Quota che si passa al Fondo di Riserva . .	L.	189 622	04	2 682 128	61	21 926 353	61
	L.					45 448 240	14

RENDICONTO D'AMMINISTRAZIONE

dal 1° Gennaio al 31 Dicembre 1928

RENDITE

Voce		Parziali		Totali	
Soci annuali 1928 - Annualità riscosse durante l'anno:					
Rinnovazioni e quote Soci quinquennali — Italia N. 196 983	L.	2 945 330	—		
Rinnovazioni e quote Soci quinquennali — Estero » 3 335	L.	76 255	—		
N. 200 318			—	3 021 585	—
Nuove iscrizioni — Italia N. 21 709 a L. 17	L.	369 053	—		
Nuove iscrizioni — Estero » 835 a » 27	»	22 545	—		
N. 22 544				391 598	—
Statistica dei Soci: Annuali N. 222 862; Vitalizi » 122 891; Nuovi Vitalizi a rate » 4 260; Totale N. 350 013	L.			3 413 183	—
Introiti per minuterie, pubblicazioni e vari	»			259 935	10
Interessi sui Valori pubblici	L.	1 161 542	05		
Interessi sulle somme depositate presso le Banche	»	122 000	—		
Interessi sulle Azioni della Società Anonima per la Sede	»	36 000	—		
				1 319 542	05
Contributi dei Soci per abbonamenti e per supplementi diversi, postali ed altri	L.			7 212 064	78
Introiti diversi	»			301 002	18
	L.			12 505 727	11

SPESE

Voce		L.	c.
Pubblicazioni - Rivista Mensile «Le Vie d'Italia», «Le Vie d'Italia e dell'America Latina», «L'Albergo in Italia», «La Sorgente», «Le Strade», «L'Alpe», Guida Italia Meridionale, 3° Vol., Grande Atlante Internazionale, Carta Zone turistiche al 50.000 (2° Gruppo di 2 fogli), Guida delle Strade di Grandi Comunicazioni (2° volume) Annuario Generale, Foglietto d'inform., Varie	L.	10 235 451	34
Sezioni - Consolati, Affiliamenti, Biblioteca, Dogane, Automobilismo, Miglioramento Alberghi, Scuole Alberghiere, Turismo Scolastico, Congresso di Cambridge, Miglioramento Strade, Gite, ecc.	»	397 564	28
Spese generali d'amministrazione - Affitto, stipendi e salari, imposte e tasse, illuminazione, riscaldamento, telefoni, cancelleria, stampati, ecc.	»	634 650	19
Servizi speciali pei Soci - Corrispondenza personale coi Soci, spedizione separata di pubblicazioni, magazzino, schedario, ecc.	»	325 257	37
Propaganda - Esposizioni, manifestaz., propag. nell'America Latina, rimboschimento, pubblicaz., concorso vitalizi, distintivi, medaglie, dipl. e premi di benem. ecc.	»	443 668	85
Istituto Sperimentale Stradale - Quota del Touring per le spese di funzionamento dell'Istituto	»	187 496	10
Varie	»	92 016	94
	L.	12 316 105	07
Quota che si passa al fondo di riserva	»	189 622	04
	L.	12 505 727	11

IL CONSIGLIERE SEGRETARIO
ALFREDO ZAFFARONI

IL PRESIDENTE
Prof. GIOVANNI BOGNETTI

IL CONSIGLIERE DELEG. ALLA CONTABILITÀ
Rag. PIERO MORO

I SINDACI
Rag. ANGELO LONATI - Rag. CAMILLO MAGNOCAVALLO - Dr. Rag. G. B. ROCCA

RELAZIONE DEI SINDACI
SUL BILANCIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 1928 DEL T. C. I.

La situazione patrimoniale del Touring è riassunta fedelmente e con tutta chiarezza nel Bilancio annuale.

L'avanzo di gestione è stato di L. 189.662,04 e avrebbe potuto figurare in cifra notevolmente superiore, se non fosse stato in parte assegnato al fondo « Impegni Vari di Bilancio », aumentandone l'efficienza e seguendo così la norma costante della nostra Amministrazione, di devolvere i proventi e le rendite annuali a perfezionare, intensificare ed estendere l'azione del Sodalizio.

Questo è messo in maggior evidenza dalle cifre componenti il patrimonio, che solo per L. 2.682.128,61 risulta dagli avanzi di ben 32 esercizi sociali, mentre la maggior somma è dovuta alle quote dei Soci Vitalizi. A proposito dei quali è di grande soddisfazione il notare l'incremento delle iscrizioni in questi ultimi anni; dal 1924 ad oggi l'importo delle loro quote è più che raddoppiato; raggiungendo al 31 dicembre la somma di L. 18.846.225.

Le rendite annuali e i proventi diversi, che avevano segnato un sensibile miglioramento dopo il 1925, hanno mantenuto nel chiuso esercizio il vantaggio conseguito, e più forte sarebbe stato il ritmo della ascesa, se non fosse stato rallentato dalle minori rinnovazioni dei Soci annuali e dalle diminuite iscrizioni di Soci nuovi, che sono però largamente spiegate nella Relazione del Consiglio, ed hanno certo carattere transitorio.

Le rendite patrimoniali dei titoli pubblici e privati sono costantemente in aumento, in relazione ai maggiori investimenti determinati dalle nuove iscrizioni di Soci vitalizi e lievi variazioni si hanno negli altri cespiti di entrata, nei quali figura anche quest'anno nella voce « Contributi dei Soci », il sia pur parzialissimo rimborso delle spese d'impianto del grande Atlante Internazionale, che va effettuandosi colla vendita delle successive edizioni; rimborso che ha permesso di accantonare nelle spese di esercizio, altre somme per lo sviluppo del futuro programma del Sodalizio, riportando la somma complessiva del fondo a L. 2.111.720,65.

Le spese di ordinaria amministrazione, che nell' erogazione delle rendite rappresentano un'aliquota molto modesta, circa il 5 %, sono saggiamente contenute e controllate. I vostri Sindaci possono seguire e seguono con assidua vigilanza tutta la vita del Sodalizio, sia riscontrandone frequentemente i conti e le consistenze, sia partecipando alle sedute del Consiglio e per mezzo di uno dei loro delegati anche a quelle settimanali della Direzione Generale.

Nelle nostre attività si rileva l'aumento capitale negli investimenti, nei titoli di Stato, obbligazioni e fondiari; vi si ripetono gli importi segnati in precedenti Bilanci, di azioni con garanzia immobiliare; e poche varianti, determinate dal maggior o minor incremento della vendita di pubblicazioni, si riflettono nelle altre voci. Nei conti correnti attivi si verifica una riduzione, dovuta al fatto che è felice possibilità del Touring di largamente ammortizzare le spese, così che ad esempio, non si riscontrano nelle attività quelle cospicue per l'impianto del grande Atlante. Qualche diminuzione vi è pure, ma lieve, nella somma rappresentante i depositi a garanzia dei trittici, per le note ragioni, accordandosi ora la concessione con altre cautele all'infuori del deposito (garanzia bancaria, cauzionamento mediante assicurazione).

Nel passivo l'apparente riduzione degli anticipi per le rinnovazioni, si deve quasi completamente al passaggio di una parte dei Soci annuali a vitalizi, e di contro alla somma ingente messa a disposizione negli « Impegni vari di Bilancio » aumentata di L. 800.000, in confronto alla precedente, si nota una diminuzione nelle somme anticipate dai Soci, di ben L. 700.000 per l'avvenuta consegna dell'Atlante, nel passato esercizio a molti sottoscrittori.

Le partite di giro ripetono al passivo le corrispondenti cifre attive, e riassumono nelle somme investite nel Villaggio Alpino e nell'Istituto Sperimentale Stradale, in campo diverso, due delle più utili e simpatiche manifestazioni della nostra attività.

Col fondo fluttuazioni valori aumentato di circa L. 70.000, in confronto al Bilancio 1927, e col debito di L. 1.611.524,52, rappresentante l'unica e vera passività da soddisfare in contanti, si esaurisce l'esame delle consistenze attive e passive del nostro Bilancio, che chiude come il conto delle rendite e spese coll'avanzo netto di L. 189.622,04.

Consoci,

I bilanci danno schematicamente la sintesi della attività e dell'andamento di ogni associazione; tutti gli elementi che da moltissimi anni sono presentati al vostro giudizio, dimostrano il continuo e progressivo consolidarsi di questo nostro Touring.

Il successo si deve alle direttive impresse dalla fondazione, non meno che al valore, all'instancabile operosità, al sacrificio, di tutti quanti hanno il difficilissimo compito di dirigerne l'azione giorno per giorno, verso le nuove mete, e di conservarne intatte le gloriose tradizioni.

Confidiamo vorrete accogliere favorevolmente la nostra proposta di approvazione del Bilancio, sanzionandola col vostro autorevole voto.

I SINDACI:

Rag. ANGELO LONATI
Rag. CAMILLO MAGNOCAVALLO
Rag. Dott. GIAN BATTISTA ROCCA

(fot. F. Pineider, Settignano)

LA FESTA DEL GRILLO A FIRENZE.

Nel giorno dell'Ascensione al Parco delle Cascine viene celebrata a Firenze la « Festa del Grillo » la cui origine antichissima, non è pienamente conosciuta. Fra il grande concorso di gente che fino dalle prime ore del mattino affolla la bellissima passeggiata, si notano i caratteristici venditori di grilli canterini, imprigionati nelle minuscole gabbie di filo di ferro o di saggina, con la foglia d'insalata tra le sbarre. E fra le grida e il frastuono del popolo festante, che merenda allegramente sui prati, facendo rammentare quelle maggiolate ormai lontane di quando la gente aveva meno da fare ed alle quali soleva intervenire anche il Granduca di Toscana, si ode di tanto in tanto il grido di questi venditori: « Io vi dò il grillo canterino »

ROVERÈ DI VELO, A QUASI 1000 METRI, LINDA E RIDENTE STAZIONE CLIMATICA.

I Lessini e Bosco Chiesanuova

Anche l'altipiano dei monti Lessini, cioè l'antico territorio dei Tredici Comuni, avrà quanto prima la sua arteria di grande comunicazione, mercè la quale si spera ch'esso sarà aperto a quel movimento turistico che, nonostante la bellezza e l'interesse del paesaggio, è stato fin qui troppo scarso e limitato. In una riunione tenutasi nell'agosto scorso a Trento, presenti le autorità politiche e amministrative delle provincie veronese e trentina, e l'on. Alberto de' Stefani, ex-ministro delle Finanze, sono stati presi gli accordi definitivi per la costruzione di una grande rotabile che, partendo da Ala, in Val d'Adige, risalirà l'altipiano lessinio, e si collegherà con la strada che, proveniente da Verona, passa per Bosco Chiesanuova ed Erbezzo, ed arriva fino al passo della Sega

La nuova arteria, che per volontà del Governo Nazionale e degli Enti interessati, avrà tutte le caratteristiche delle grandi vie di comunicazione e risponderà ai più moderni bisogni del traffico e del turismo, sarà costruita nel minor tempo possibile. A tale scopo è stato costituito, sotto la presidenza del generale Andrea Graziani, comandante la IV Zona della M. V. S. N., un comitato promotore con funzioni esecutive amministrative e tecniche, dalla cui opera solerte e fattiva gli abitanti della plaga attendono grandi benefici. La strada infatti appare destinata a convogliare buona parte del movimento turistico dal Veneto occidentale e dall'Emilia per il Trentino, e viceversa, e si dividerà in ciò il compito con la nuova strada Gardesana orientale prossima ad essere terminata e aperta al traffico. Molti automobilisti è da credere che abbandoneranno la vecchia e ormai notissima Val Lagarina per percorrere o la nuova strada dei Lessini, snodantesi a mille e millecinquecento metri fra pascoli e pinete e in un panorama ampio e incantevole, oppure quella che, fiancheggiando da Torbole a Peschiera il Garda, offrirà loro, per oltre sessanta chilometri, la immediata e deliziosa visione del più azzurro lago d'Italia.

La nuova arteria infine completerà il sistema di comunicazioni interne dell'altipiano, sistema che non è nè scarso nè cattivo, poichè numerose strade, alcune assai buone, altre meno, collegano già i più importanti centri e sono percorse con facilità dalle automobili e dalle autocorriere in servizio pubblico, che possono arrivare assai vicino alle alte cime separanti l'altipiano dal Trentino.

***

L'altipiano dei Lessini, che si estende dall'Adige all'Alpone, dà origine a una se-

rie di amene e fertili vallate le quali vanno aprendosi a ventaglio verso la pianura veronese, dove sfociano fra basse e ridenti colline. Questa zona può essere divisa in tre fasce: la bassa, costituita appunto dalle larghe aperture delle valli, che sono separate da collinette coltivate a vigneti e olivi; la media, dove le valli sono strette e i contrafforti che le separano sono superiormente spianati, tra i 900 e i 1200 metri, e sparsi di caratteristici paesetti; e la più elevata e settentrionale, tra i 1200 e 1800 metri, coperta di splendidi pascoli, che terminano con una orlatura di cime rocciose, di breve e facile salita, dalle quali la vista spazia stupita verso il piano veneto-lombardo da un lato, e verso le vallate e le più alte vette trentine dall' altro. L'altipiano vero e proprio è costituito dalla fascia mediana, ricca di boschi di castagni, faggi e abeti, dove ogni paesetto è un posto delizioso di villeggiatura, e dove è anche Bosco Chiesanuova che, come stazione climatica, gode una bella e meritata rinomanza.

La bellezza panoramica di questi monti ha, tra gli altri, il pregio di essere assai variata. Alla visione riposante dei pascoli — i vantati pascoli dei Tredici Comuni — costellati di malghe e di mandrie, e dei fitti e verdi boschi, dove il faggio e l'abete intrecciano i loro rami, s' alterna infatti quella più vigorosa degli orridi « vai » profondi, dove al piede di altissime pareti di roccia scorrono torrentelli limpidi e chiacchierini. Costituito da calcari assai permeabili, l'altipiano presenta in molti punti fenomeni carsici molto interessanti: si incontrano con frequenza vere doline, inghiottitoi, caverne e abissi. La distesa dei pascoli, digradante da nord a sud, è tagliata da profonde incisioni, che poi si allargano in vallate parallele; i torrenti che le percorrono, e le vallate stesse nel tratto iniziale, si chiamano appunto « vai », o « vaioni », o « progni », che talvolta prendono forma di forra e le cui pareti, spesso altissime e verticali, assumono un aspetto fantasticamente imponente e pittoresco. Parecchie strade scendono giù in queste profonde incisioni, risalgono la parete opposta, e mettono così in comunicazione i paesi che, come per esempio Bosco Chiesanuova ed Erbezzo, si guardano ridenti dall'alto di due contrafforti boscosi, ma sono separati dal profondo « vaio » dell'Anguilla.

Una questione etnografica assai dibattuta ed interessante riguarda questo territorio montuoso, la cui parte centrale e quella orientale sono abitate da popolazioni di origine tedesca, le quali, benchè abbiano quasi

CASTELVERO, PICCOLO PAESE PITTORESCO, PERDUTO FRA I BOSCHI DEI LESSINI.

IL RIDENTE PAESELLO DI VÈSTENANUOVA E LA VALLETTA DELL'ALPONE.

completamente adottato l'uso della lingua italiana, si sogliono designare col nome di *Cimbri*. Secondo una tradizione in passato assai diffusa, i Tredici Comuni sarebbero stati fondati dai Cimbri scampati alla strage di Mario nel 101 av. Cristo, e rifugiatisi sui monti tra Adige e Brenta, dove diedero origine anche ai Sette Comuni dell'altipiano di Asiago. Ma questa ipotesi, che ha tratto in errore perfino un dottissimo storico veronese, Scipione Maffei, è poi caduta; ed i Tedeschi ne hanno allora fatto sorgere un'altra anche più amena, secondo la quale gli abitanti dei Lessini sarebbero resti dell'antica popolazione tedesca del Veronese e delle Prealpi, rifugiatisi sui monti davanti all'invasione italiana.

Ma l'una e l'altra teoria pangermanista è stata distrutta dalle ricerche di Carlo Cipolla, il quale ha dimostrato che questi stanziamenti di elementi tedeschi sul nostro suolo non sono anteriori alla fine del secolo XIII. « Fu nel 1287 — scrive l'insigne storico veronese — che alcune schiere tedesche, venendo dal Vicentino, chiesero ed ottennero di stabilirsi su quei monti dal vescovo Bartolomeo della Scala, il quale concesse loro una grande estensione di terreno in Roverè di Velo e siti finitimi. Il Vescovo dice che quei luoghi sono *inabitati* e *deserti*, con che vuole intendersi che non soltanto sono privi di popolazione, ma che nessuno (eccetto il Vescovo) vi pretendeva possesso, o credeva di poter *regolare*. Non erano, in altre parole, ancora *occupati*, e rimanevano di proprietà del primo *occupante*. Così le prime schiere tedesche nel 1287 entrarono su quei monti e vi si fissarono stabilmente, obbligandosi a patti esattamente determinati. In appresso altre schiere giunsero dal Vicentino, e forse numerose. Un documento del 1300 ci mostra altri di tali erranti che si stabilirono nel territorio di Montecchia mediante un privilegio scaligero. Così avvennero — conclude il Cipolla — gli stabilimenti tedeschi nel sito dei Tredici Comuni ».

I nuovi venuti si unirono in amministrazione autonoma con sede a Velo, ed ottennero privilegi tanto dal Vescovo che dagli Scaligeri e dai Visconti. La Repubblica Veneta, nel 1400, formò un Vicariato, che comprendeva appunto tredici comuni: Azzarino, Bosco con Frizzolana (Chiesanuova), Camposilvano, Cerro, Erbezzo, Roverè di Velo, Selva di Progno (Badia), Saline, Tavernole, Velo, Val di Porro. Si chiamava il Vicariato della Montagna, e l'abbazia veronese di San Zeno, ricca e potente, vi esercitava la così detta « Podesteria dei Lessini », mandandovi un gastaldo, il quale si tratteneva lassù coi pa-

stori, vi esercitava la giustizia e riscuoteva i diritti in natura. Vi è ancora, nella località chiamata appunto Podesteria, a 15 chilometri a nord di Bosco Chiesanuova, l'antico fabbricato dove risiedeva il delegato con un reparto di armati, e si mostra in una vòlta un anello che avrebbe servito per i tratti di corda ai ribelli e ai colpevoli.

In alto: VAL CHERPA, PRESSO MONTE BOLCA, CAMPO DELLE SCOPERTE PALEONTOLOGICHE DI A. MASSALONGO - *in basso:* MONTE POSTALE, ALTRA CELEBRE LOCALITÀ FOSSILIFERA (DA VECCHIE STAMPE).

⁂

Un grande interesse scientifico hanno queste montagne, rese famose dalle importanti e singolarissime scoperte paleontologiche compiute da vari scienziati, e specialmente da Abramo Massalongo nel secolo scorso.

Centro di queste scoperte è stato il paesetto di Bolca, col sovrastante monte che porta lo stesso nome, e che venne definito la « capitale della paleontologia » e cantato da Giacomo Zanella e da altri poeti.

Questa ridente plaga lessinia, tutta verde oggi e tutta fertile, assicurano i geologi che nella remota epoca della formazione del suolo era un arcipelago di basse spiagge, entro le cui acque si agitavano bivalvi, brachiegasteropodi « e trovarono istantanea forma, causa subitanee manifestazioni vulcaniche, svariate e magnifiche turbe di pesci a tipo indo-orientale ». I fossili di questi animali dopo secoli e secoli da che la loro vita era spenta, ebbero il loro scopritore e illustratore nel Massalongo. Ancora giovanetto, appassionato e studiosissimo di ogni fenomeno naturale, dalla natia Tregnago egli si diede a compiere quelle esplorazioni nelle vallate e sui vicini contrafforti dei Lessini che, con le prime scoperte e con il rilievo dei fenomeni naturali di cui quei monti sono ricchi, segnarono l'inizio della sua opera di rivelatore di una vita animale e vegetale remotissima. Da un poggio all'altro, sul dorso faticoso della montagna, per segrete gallerie, spaventosi burroni ed inesplorate grotte, pareva l'ardente iniziato parlare con un mondo che fu: richiamava alla luce i fossili sepolti, ne chiedeva la vita e la storia. Ossa di orsi, molluschi e pesci marini, echinodermi, celenterati, resti di piante fanerogame e crittogame di remoti periodi (dalle palme alle alghe e ai licheni) tornavano a brillare davanti a lui come miracolosamente rievocate: la fauna fossile rediviva tra nuovi giardini di una rediviva flora. E Progno di Tregnago, Purga di Bolca e Velo furono come tanti libri aperti e squadernati di crosta in crosta dalla mano esperta, come di pagina in pagina un immenso e misterioso volume.

Abile ed audace era il Massalongo in queste sue esplorazioni. Le numerose ed ampie caverne attiravano specialmente la sua attenzione; ed egli, sapendo delle recenti scoperte fatte in Inghilterra di ossa di grandi carnivori, le visitò tutte. In una di queste, detta Spigola, presso Badia Calavena, tortuosa, profonda e ritenuta fino allora inaccessibile, l'intrepido esploratore si fece calare da quattro robusti montanari e trovò ossa di orso, di cavallo e di ruminanti, insieme ad un terriccio ricco di elementi e di reliquie della vita organica animale e vegetale di epoca remotissima. Simili scoperte egli fece nei Covoli di Velo, nella caverna di Camposilvano e in altre località esplorate nel 1848

IL VILLAGGIO DI FOSSE, PRESSO S. ANNA, E IL CORNO D'AQUILIO.

e negli anni successivi. I frutti di queste scoperte il Massalongo raccolse ed illustrò in parecchie opere veramente monumentali, che costituiscono una delle più importanti fonti per lo studio paleontologico dell'epoca terziaria veronese e generale.

LA DISTESA DEI PRATI AI PIEDI DEL CORNO D'AQUILIO.

* * *

Dopo questa digressione nel regno della preistoria, necessaria a far comprendere al lettore l'interesse anche scientifico e storico dei Lessini, vediamo quanto essi ne abbiano dal lato folcloristico e panoramico. Partendo da Verona, sia che si prenda la via della Valpolicella e si salga a Sant'Anna di Alfaedo e per la via di Negrar e di Prun, sia che s'infili la lunga e fertile Valpàntena e si raggiunga la parte occidentale dell'altipiano per Bellori, la suggestiva bellezza del paesaggio conquide subito, e poi sempre più, l'animo del turista. Sant'Anna d'Alfaedo, modesta stazione climatica situata in posizione incantevole e centro di interessanti escursioni, s'affaccia con la frazione di Breonio quasi sulla Val Lagarina, ed ha davanti l'acuto Corno d'Aquilio, e il Corno Mozzo, dai quali si gode un panorama imponente, che va dal Baldo alle cime della Cadrega. Vicino al vertice del Corno d'Aquilio, i cui fianchi scendono a precipizio su Peri, su Borghetto e su Ala, si apre nel terreno, a forma di imbuto, una profonda caverna che scende perpendicolarmente: è l'abisso della Preta, il più profondo del mondo, che alcuni giovani ed audaci speleologi veronesi, guidati da Gianni Cabianca, hanno esplorato nel 1926-27, raggiungendo la profondità di 637 metri.

Se si sale invece a Sant'Anna dalla Valpàntena, dopo Bellori bisogna sostare ad ammirare un altro fenomeno naturale meraviglioso e assai noto: il Ponte di Veja, un arco di roccia, con una corda di 52 metri, e due caverne laterali — lunghe una 170 metri e l'altra 35 — prodotte dall'erosione delle acque.

Da Sant'Anna, per Fosse, si può salire al Passo Liana, tra il Corno d'Aquilio e il Corno Mozzo, e scendere poi verso Fittanze ed Osteria della Sega, dove comincia la stretta e ripidissima carrozzabile della Val Freda, che scende in Val d'Adige e che sarà percorsa dalla costruenda grande strada. Dalla Sega, dove c'è un'osteria famosa per i suoi piatti di « lasagne », una saporitissima specialità gastronomica dei Lessini, si presentano facili e bellissime le escursioni alle vette di Castelberto (m. 1751) e Sparavieri (metri 1798), mentre, prendendo la strada di Fittanze e discendendo poi lungo il profondissimo « vaio » dei Falconi, si arriva ad Erbezzo, e di qui, discendendo per una splendida strada e risalendo poi, per l'altro versante, l'altrettanto profondo « vaio » dell'Anguilla, si tocca Bosco Chiesanuova, la perla dei Lessini, della quale diremo tra poco.

Prima gettiamo uno sguardo in altre vallate e su altri paesi. Per l'orrido « vaio » di Squaranto, che si inizia a Montorio, dove la pianura veronese è verde di prati e ricca di

SCIATORI IN ESCURSIONE SU CIMA SPARAVIERI, VERSO MONTE CADREGA.

LA LOCALITÀ DEI TRACCHI, CAMPO SCIATORIO DEI VERONESI, DOVE SI È TESTÈ INAUGURATO UN RIFUGIO-ALBERGO.

acque, risaliamo ancora tra i monti fino a Roverè di Velo, buon luogo di villeggiatura, ricco di prati, ed in passato assai frequentato per una apprezzata sorgente acidulo-ferruginosa. Più in alto, ad oltre mille metri, ecco Velo, uno dei villaggi più caratteristici dei Lessini, posto in un sito incantevole dal quale si gode un panorama vastissimo.

Lontano dalle vicende del mondo, in luogo poco adatto al combattere, Velo rimase quasi sempre tranquillo e immune dai danni e dagli echi della guerra. Forse questa stessa tranquillità favorì il fiorire di un'arte indigena la quale, lontana dalla vista di modelli più perfetti, mantenne l'antica rozzezza e insieme la primitiva gentile ingenuità. Il paesaggio qui è prettamente alpino, costituito di boschi e di pascoli, ed offre aspetti di varia bellezza. Si vedono nei prati pascolare numerose mandre, e nei « baiti » e nelle « malghe » uomini e donne attendere alle belle opere della pastorizia. Ad entrare là dentro si è sempre accolti con patriarcale ospitalità, nè viene mai lesinata l'offerta di una scodella di latte fresco, o di un buon pezzo di cacio o di burro da spalmare sul pane fragrante. Altre piccole contrade sono intorno a Velo, poche case bianche con i pesanti tetti di pietra perchè il vento non le scoperchi, sperdute fra il bosco e il prato. Ecco Camposilvano, ecco San Francesco; la strada ora vi giunge e si spinge anche più a nord, verso monte Malera e Cima di Posta.

Da Velo invece noi discendiamo per San Mauro di Saline (bella chiesetta del secolo XIV), in valle di Illasi, a Badia Calavena, e per Castelvero valichiamo un' altra catena di monti e ci portiamo a Vèstena, dove si apre verso il piano la valle dell'Alpone, che limita ad oriente il sistema dei Lessini. Quindi, passando per Bolca, già ricordata per le scoperte paleontologiche, e per San Bartolomeo delle Montagne, ritorniamo in Valle d'Illasi, e per Selva di Progno raggiungiamo Giazza, unica località nella quale rimanga ancora traccia dell'elemento etnografico tedesco. È un paesino rupestre, d'aspetto singolarissimo e pittoresco: le case sono accatastate sulle rocce, e sono alte per mancanza di spazio, alcune con curiose pitture.

Giazza domina il vaio di Revolto, assai suggestivo e incassato fra alte scarpate rocciose, con magri avanzi degli antichi boschi di faggi e di conifere, verdeggiante in alto di

IL NUOVO RIFUGIO-ALBERGO AI TRACCHI.

bei pascoli. In questa valle il Comitato Forestale di Verona conduce da tempo un'assidua opera di ricostituzione del bosco, mediante numerose briglie di rinsaldamento ed estese piantagioni. La strada si inerpica ripida fino all'osteria di Revolto (m. 1340), dove sono splendidi pascoli e ciuffi di conifere, e dove era l'antico confine politico, segnato nei dintorni con grandi pietre, alcune delle quali portano ancora lo stemma della Repubblica Veneta. Di qui, per una mulattiera ertissima, passando sulle pendici rocciose di monte Trappola (1867 m., il più alto dell'altipiano lessinio), poi per il Passo di Malera e per la cima Sparavieri, lungo un percorso interessante per numerosi e bei fenomeni carsici, si arriva a Podesteria, congiunta con quattordici chilometri di buona strada camionabile a Bosco Chiesanuova.

***

Poco più di mezz'ora di automobile basta per salire da Verona a Bosco Chiesanuova, che si eleva a 1100 metri, in mezzo a boschi di faggi e di abeti. Questa vicinanza alla città, che è centro ferroviario e turistico di somma importanza, rende la posizione di Bosco Chiesanuova, già bellissima per natura, ancora più vantaggiosa. Il paese, come abbiamo già avuto occasione di accennare, è noto come stazione climatica, ed è frequentatissimo d'estate non soltanto dai veronesi, che vi posseggono splendide ville, ma anche da numerose colonie di mantovani, di bresciani e di emiliani, e di varie provincie venete, comitive che affollano per tre mesi tutti gli alberghi. Alcuni di questi ora rimangono aperti anche d'inverno, perchè, con lo sviluppo degli sports invernali, che sono diventati di moda, i veronesi si sono accorti che gli ondulati pascoli lessinii si possono trasformare, coperti di neve, in campi magnifici, atti ai più audaci cimenti sciatori.

Nelle sue lettere, Antonio Fogazzaro ha definito Bosco Chiesanuova « un angolo di Brianza trapiantato sui Lessini », tanto il paesaggio è dolce e il clima mite. L'odierno paese corrisponde all'antico Bosco Frizzolana che, come si è già detto, dipendeva dal monastero veronese di San Zeno. In questi ultimi decenni il paese si è molto sviluppato, ed è sulla via di un continuo miglioramento, specie dal lato edilizio, grazie anche all'opera fattiva di una locale « Associazione Pro Bosco Chiesanuova » e all' interessamento delle autorità provinciali.

L'aspetto dell'abitato è assai caratteristico, presentando le vecchie rozze casette di montagna, dalle minuscole finestrine, dall'architettura rustica e dai tetti di pietra, accanto alle costruzioni più moderne, e alle ville e villette che sorgono di continuo e che macchiano vivacemente il verde morbido dei prati e quello più cupo delle pinete.

C'è tutto un fervore di iniziative e di lavoro per dotare sempre più Bosco Chiesanuova di quegli elementi e di quei conforti necessari ad assicurarne lo sviluppo. Un recente provvedimento governativo l'ha dichiarata stazione di cura, mentre la decisione di costruire la strada di Ala porta un altro contributo alla campagna che si va conducendo. Bosco Chiesanuova non ha nulla da invidiare, per bellezza di paesaggio, ricchezza di boschi, dolcezza di clima, alle note stazioni montane del Trentino. Su di esse ha il vantaggio di essere molto più vicina alla pianura, a mezz'ora da Verona, a tre da Bologna, a meno di quattro da Milano, a due da Padova. Una cosa ancora è deficiente ed è, ahimè, importantissima: l'albergo. Ve n'ha uno buono, in splendida po-

BOSCO CHIESANUOVA, PROTESA SULL'APRICO DOSSO DELLA MONTAGNA.

sizione dominante il paese, circondato da un parco delizioso: è sistemato in una villa patrizia ed è dotato di discreto conforto. Ma la sua capacità è limitata. Altri, più modesti, sono in paese, e qualcuno è stato recentemente rinnovato, fornito di termosifone e d'altri conforti, specialmente in vista della stagione invernale sciatoria che richiama lassù numerose comitive. Il forestiere può trovarsi bene, soprattutto perchè avrà un'ottima tavola e prezzi miti. Ma quello che bisogna fare a Chiesanuova è il grande albergo, non, forse, di lusso ma dotato di ogni comodità, e capace di richiamare una colonia signorile dalle lontane grandi città. I Monti Lessini sono troppo poco conosciuti dagli italiani, ma se quando la nuova strada sarà aperta, e gli automobilisti saranno invogliati a percorrerla, si farà loro trovare a Bosco Chiesanuova un bell'albergo, si può essere sicuri che si fermeranno e vi ritorneranno.

Bosco Chiesanuova, accanto alla stagione estiva, ne ha iniziata una invernale, che non va trascurata. Un importante problema che riguardava il paese, quello dell'acqua, è stato risolto con la decisione di costruire un nuovo moderno acquedotto, che sarà pronto entro l'anno corrente. Inoltre, per iniziativa del Comitato provinciale dell' Opera Nazionale Dopolavoro, si eseguì il restauro e l'ampliamento del Rifugio ai Tracchi.

Lontano appena sei chilometri da Bosco Chiesanuova, ad essa congiunto da un'ottima strada, il Rifugio, che venne inaugurato nei primi giorni di febbraio, ha una ubicazione così vasta di locali da poter ospitare circa 130 persone. Ha quattro belle sale da pranzo, stanze con termosifone e acqua corrente calda e fredda, bagni, telefoni, un'ampia rimessa per le automobili, e una terrazza posta a mezzogiorno, dalla quale si possono seguire comodamente le gare. Proprio davanti al Rifugio si è costruito il trampolino, preceduto da una pista, che darà agio agli appassionati di compiere salti considerevoli. Più a nord, nelle immediate adiacenze del Rifugio stesso, si è ricavata una bellissima pista, la quale si spinge col tratto iniziale di 3 chilometri fino a quota 1550 di Bocca di Selva, salvo ad essere continuata, in una successiva ripresa, fino alla quota 1766 del Monte Tomba. Infine si è pensato anche alla costruzione di una vasca di pattinaggio delle dimensioni di m. 50 × 25.

La creazione di un così bel campo sciatorio costituisce un buon passo avanti; l'entusiasmo di chi lavora per l'avvenire di Bosco Chiesanuova e dei Lessini, fa sperare che altri se ne compiranno, e che presto questa zona, dotata d'ogni delizia, avrà quella valorizzazione di cui appare ben meritevole.

GIUSEPPE SILVESTRI.

L'OPERA DELLA AZIENDA AUTONOMA STATALE DELLA STRADA

Il Consiglio d'Amministrazione dell'Azienda Autonoma Statale della Strada tenne nello scorso marzo una riunione, sotto la presidenza di S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, nella quale vennero prese importanti deliberazioni.

Il Ministro aperse la seduta dando informazioni assai favorevoli circa l'avviamento dei servizi affidati all'Azienda, all'attività degli Uffici Compartimentali, allo sviluppo dei lavori testè appaltati per la sistemazione d'un primo gruppo di Strade Statali. Quanto alla sistemazione delle strade costituenti il secondo gruppo, sono in corso di compilazione i relativi regolari progetti presso i singoli Compartimenti, progetti che verranno presentati all'approvazione del Consiglio d'Amministrazione entro il giugno del corrente anno, cosicchè entro l'anno stesso potranno essere indetti gli appalti ed iniziati i lavori.

Anche la Milizia della Strada ha iniziato regolarmente il proprio servizio, e già se ne veggono i risultati in una maggior disciplina della circolazione, specialmente per quanto riguarda la norma pei veicoli del tener la destra, norma alla quale si vanno adattando anche i carrettieri, finora tanto riottosi a questa necessaria disciplina.

Il favorevole andamento delle entrate ha permesso una variazione nei bilanci in corso, con l'aumento di 20 milioni tanto all'attivo, per maggiori riscossioni, quanto al passivo per maggiori spese.

Il Consiglio deliberava quindi importanti assegnazioni di fondi per dotare gli Uffici Compartimentali di macchine stradali: compressori, botti, catramatrici, ecc., per mettere questi Uffici in grado di eseguire direttamente quelle operazioni manutentive che non possono senza danno essere effettuate in modo discontinuo od intempestivo; principio questo di sana organizzazione e che non contrasta con l'altro principio dell'appalto per tutti quei lavori che consentono utilmente questa forma di attuazione.

Di grande importanza, ad esempio, la deliberazione presa di affidare all'industria privata, per un canone annuo fisso e per la durata d'un sessennio, la manutenzione delle strade statali in Sicilia, già cilindrate od in corso di cilindratura, mediante successiva bitumatura, da mantenersi sempre in perfetto stato con periodiche applicazioni bituminose. Si tratta di 1084 chilometri, che rappresentano il complesso dei classici itinerari turistici nell'Isola; avremo così in Sicilia la prima realizzazione sistematica d'una rete stradale moderna, sempre libera da polvere, sempre a superficie liscia ed unita. Ne conseguirà un immancabile incremento nell'automobilismo turistico e nello sviluppo dei traffici stradali.

Anche venne approvato il riparto dei fondi per l'ordinaria manutenzione tra i vari Compartimenti, per un ammontare complessivo di L. 155.295.000, oltre al fondo di lire 32.000.000 pel pagamento dei Cantonieri. La rete, che misura 20.651 chilometri, risulta ripartita in 5434 Cantoni, della lunghezza media quindi di km. 3,800 cadauno. Prescindendo dalla spesa pei Cantonieri, i fondi assegnati a ciascun Compartimento corrispondono ad una media chilometrica variante tra un minimo di L. 5900 (Sardegna) ad un massimo di L. 13.100 (Lombardia), con media generale di L. 7.520, che sale a L. 9.070 se vi si comprende la quota pei Cantonieri. Per alcune strade, le quali costituiscono parte dei grandi itinerari in corso di sistemazione mentre non richiedono immediati costosi lavori straordinari, si è prevista frattanto una manutenzione *intensificata,* assegnando all'uopo maggiori fondi, in misura variabile fra un 10 ed un 80 per cento della dotazione media chilometrica pei rispettivi Compartimenti. Con tali provvidenze, si prevede di avere in perfetto ordine, per la fine del 1930, circa 3500 chilometri di strade, oltre ai 1084 chilometri nella Sicilia di cui si è detto più sopra, i quali dovranno essere messi a punto entro il 1929.

Numerosissime sono poi le opere singole deliberate per esigenze particolari di determinate strade, non contenibili nei fondi della manutenzione, quali: costruzione di grandi ponti, opere di restauro a danni prodotti dai fiumi, correzioni: planimetriche ed altimetriche.

Tutta la vasta gestione è vista dall'alto, e governata con armonia d'intenti e larghezza di criteri, sotto la vigile e saggia guida del Direttore Generale Ing. Pio Calletti e dei suoi immediati collaboratori.

IL RESTAURO SCIENTIFICO DEGLI OGGETTI METALLICI ANTICHI

Un breve articolo apparso tempo fa in giornali e riviste circa gli studii e le scoperte del naturalista indiano Jagadis Bose sulla vita e la sensibilità dei vegetali, giungeva alla logica conclusione che « esiste anche una vita misteriosa della materia ».

E proseguiva: « Esperimenti fatti su metalli li mostrano affaticati dallo sforzo o vinti dalla pigrizia nella inattività. Tutto ciò è sublime ed è come un raggio incerto che attraversa il mistero della vita. Nondimeno, come tutto quello che è sublime, si presta inevitabilmente ad essere veduto anche da un punto di vista poco riverente ».

Questa lettura — per elementare associazione di idee mi ha richiamato all' altra che feci qualche tempo fa:

« Il periodo di perturbamenti meteorici che ha infuriato in questa estate, ha causato in molte antichità, specie metalliche, peggioramenti allarmanti e in qualche caso irreparabili, come risulta da informazioni di varie direzioni di musei.... ».

Micrografia rappresentante vegetazioni di neo-cristallizzazioni parassitarie di una situla etrusca d'argento in disgregazione.

È ovvio che gli ignari (anche se non assolutamente ignoranti) sorridano scetticamente a queste parole, che hanno invece un altissimo contenuto di verità.

Qualsiasi materia vive, ama, soffre e muore: anche quei minerali, dunque, che quasi tutti ancor oggi ritengono totalmente inerti e privi di ogni forma di vita, sia pure primordiale.

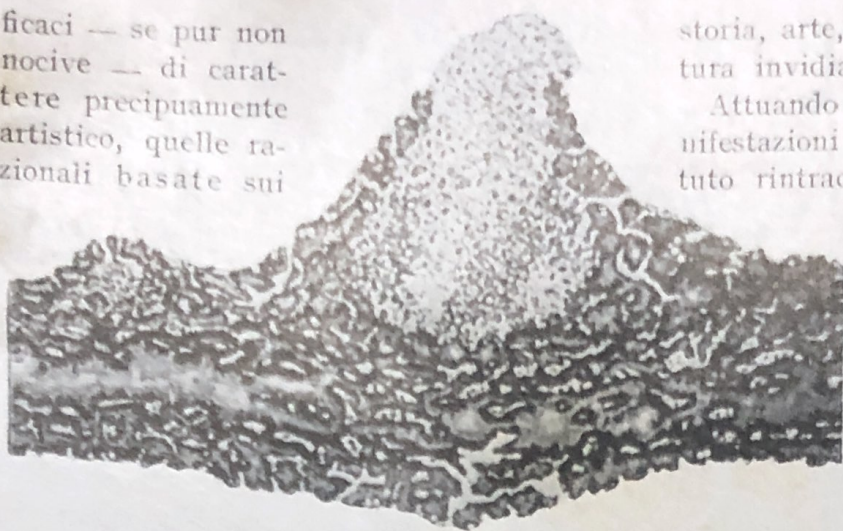
Qualunque materia è vivente e come tale percorre tutte le fasi della vita: anche quelle di malessere, di malattia vera e propria, di morte, essendo altrettanto soggetta alle variazioni che gli agenti esterni apportano in qualsiasi forma di esistenza. Le alterazioni sono sensibili e visibili nella materia bruta, come in quella organica, ma tanto più lo divengono a seconda della struttura e natura della materia stessa e così pure dei sistemi di lavorazione cui essa viene assoggettata.

Se si può passar sopra a tale fenomeno di deterioramento — che potrebbe apparire normale dato il progressivo logorio prodotto dal tempo — per gli oggetti comuni, o di uso, non altrettanto è consentito per quelli che, avendo una forma d'arte, riassumono anche altissimo valore storico e conseguentemente finanziario.

In un primo tempo, si era tentato di ovviare ai gravissimi danni che si attribuivano solo al tempo, con mezzi meccanici o anche chimici; i quali, pur essendo accurati ed artistici, nella generalità dei casi non risultarono efficaci, mentre talvolta si dimostrarono persino nocivi.

Tali sistemi: pulitura a lima, a raschietto, a bulino; ripasso a cesello; saldature metalliche, vernici, mastici; riscaldamento degli oggetti sin verso il calore rosso scuro e uso di soluzioni acide o alcaline, o comunque corrosive, sono ormai in via d'essere abbandonati: e così pure la ripatinatura, dati i disastri reali apportati dall'uso di essi.

Ma, poi che alte voci di deplorazione si eran levate in tutto il mondo, fra gli artisti e gli archeologi, per la scomparsa che sembrava ormai inevitabile di opere preziosissime oltre che per il loro valore prettamente intrinseco, anche per quello in riguardo alla storia e alla critica d'arte, s'impose agli scienziati il problema vastissimo ed arduo di rallentare — se non addirittura arrestare — il processo di decadimento e di rovina, onde aggiungere alle tecniche solite ed inef-

ficaci — se pur non nocive — di carattere precipuamente artistico, quelle razionali basate sui

Micrografia del *cancro dei bronzi:* focolaio al terzo stadio, con fuoruscita di polverina infettiva

più recenti ritrovati delle scienze sperimentali.

Le ricerche scientifiche sulle cause varie dei deterioramenti risalgono a circa mezzo secolo; fra le prime, debbono essere menzionate le analisi chimiche del grande Berthelot, specialmente sui bronzi antichi. Altri scienziati, altrettanto noti e profondi, quali Chantre, Bapst, Wirchow, Much, Flinders Petrie, J. Ch. Gladstone, compirono ricerche nello stesso campo, soffermandosi però sulla composizione metallica di oggetti e monete i cui deterioramenti essi considerarono come un fatto ineluttabile.

Infine, si giunse alla constatazione che le decomposizioni e deformazioni cui gli oggetti artistici e le antichità sono soggetti, si sviluppano seguendo le identiche leggi e subendo talvolta le medesime cause che provocano le deformazioni e decomposizioni sia dei vegetali che degli animali.

Per di più, mezzi positivi ed irrefutabili han dimostrato che anche fra gli oggetti di arte esistono i predisposti, i recidivi, gli immuni, oltre ai casi specifici d'infezione.

All'opera dei molti scienziati d'ogni paese, si aggiunse quella di un italiano modestissimo e tenace: Francesco Rocchi, nel quale la Romagna fiera — terra di animatori e di condottieri — ha un figlio veramente non degenere.

Orfano a undici anni, col peso di una famiglia intiera sulle spalle insufficienti di bimbo, egli lavorò di giorno a creare capolavori artistici in ogni ramo del nostro geniale artigianato, e dedicò le sue notti allo studio accanito di tante discipline: latino, storia naturale, fisica, chimica, fisiologia, storia, arte, così da poter formarsi una cultura invidiabile da molti laureati.

Attuando e vivendo le più disparate manifestazioni dell'artigianato, il Rocchi ha potuto rintracciare, con minuzioso esame, le materie prime, gli arnesi, gli utensili, i sistemi di lavorazione precisi che artisti e artigiani usarono, dalle civiltà più remote, alle Corporazioni medioevali e ai maestri d'arte del Rinascimento, ritrovando altresì i segreti e le tecniche dei più celebrati artefici d'ogni tempo.

Tale tecnologia che si potrebbe ora — mercè il Rocchi — disciplinare in regole sistematiche, oltre al costituire un vastissimo contributo per l'alta cultura in genere e l'archeologia, la storia, e la storia d'arte in ispecie, va considerata parallelamente alle rivelazioni del senatore Pigorini nel campo storico-etnografico, pur potendo creare ripercussioni assai differenti quanto a praticità.

Lo studio assiduo e costante, materiato di tanti esperimenti che durano ormai da più di trent'anni, portò il Rocchi alla soluzione scientifico-pratica dei problemi che avevano già invano turbato ed affaticato i grandi scienziati stranieri, fra cui sono da annoverarsi il Krause, il Finkener, il Cohen, il Matignon.

I deterioramenti attribuiti alla sola azione dei secoli, esaminati dal Rocchi, si rivelarono stadii varii di tante differenti malattie. Attraverso il microscopio e l'ultramicroscopia, egli potè studiare su oggetti di diversa materia metallica le fasi della formazione di pustole e di eruzioni, e seguire inoltre *il diffondersi del contagio:* ciò che può sem-

Kore di Velletri, del Museo di Villa Giulia, a Roma: scultura italico-etrusca del tipo primitivo - VI sec. av. C. (Prima e dopo il restauro autoelettrolitico Rocchi).

brare inverosimile ai profani. Tuttavia, ciascuno può osservare efficacemente dalle figure a pag. 347 e 348 quanto all'indagine microscopica è risultato.

Lo studio delle svariate malattie e il raggiungimento delle singole guarigioni, divennero per il Rocchi un problema assillante, risoltosi dopo lunghi anni in un'indiscutibile realtà, riconosciuta e controllata da scienziati eminenti d'ogni paese: per restare in Italia, il grandissimo fisico Righi, il sommo chimico Ciamician, e successivamente il Parravano, seguirono da vicino, con interessamento profondo, gli esperimenti del giovane imolese per il restauro degli oggetti metallici antichi. Il nostro maggior chimico anzi, il sen. Ciamician, ne definì i procedimenti « veramente meravigliosi ».

Osiride: bronzo egizio del Museo Archeologico di Firenze. XXVII Dinastia. Si disgregava in cristallini solubili e fu reintegrato nel metallo e guarito nella patina.

Antecedentemente, il prof. Finkener aveva applicato nel restauro dei bronzi l'elettroriduzione: cioè, la pulitura elettrica tal quale come si usa industrialmente per gli oggetti metallici di uso comune. Questo trattamento generalizzato alle cose antiche non rispose gran che al fine desiderato; giacchè l'elettrolisi rame-cianuro non poteva necessariamente applicarsi alle condizioni degli oggetti antichi di bronzo. I quali, per appartenere ad epoche differenti e quindi a lavorazioni diverse, come per la località di provenienza o l'ambiente in cui sono lungamente rimasti, presentano condizioni *patologiche* assai varie: dalle cristallizzazioni generali o specifiche, ai fenomeni di progressiva separazione dei componenti di una lega; dalla presenza di ossidi ed altri composti riportati da oggetti metallici concomitanti nel terreno, o trasmigrati per un procedimento di osmosi da un punto all'altro dello stesso oggetto, a quella di carbonati, solfuri, solfati, cloruri, ossicloruri, nitrati, ammoniuri, ecc.

La *Kore* di Velletri vista posteriormente, prima e dopo il restauro Rocchi.

Le prime applicazioni di elettrolisi produssero, dunque, un certo effetto, poi che fu possibile ottenere il riconsolidamento di alcune parti dei bronzi deteriorati e più precisamente di quelle in condizioni meno gravi; ma ebbero altresì un risultato assolutamente negativo dal punto di vista estetico dell'archeologia e della storia, poichè ridussero i bronzi antichi allo stato del *metallo:* che assumeva cioè — secondo le qualità — l'aspetto del bronzo giallo, del bronzo rosso e del rame di fusione, ovvero del bronzo più o meno scuro, mentre la superficie diveniva leggermente granulosa, come se fosse smerigliata a getto; e perdeva perciò, in modo assoluto, la patina antica e gli attributi artistici e storici che conferiscono il pregio maggiore agli oggetti antichi presi in esame.

Il sistema dell'elettroriduzione del Finkener — che l'illustre senatore Ciamician non esitò a definire *un metodo brutale,* quale mezzo di restauro — non potè incontrare favore appunto per questi suoi precipui difetti.

Altro sistema seguito, e lasciato poi da parte per averne ottenuto risultati simili, era stato quello di porre monete ed oggetti di bronzo antichi in connessione con lo zinco

Una delle monete del blocco di cui alla pagina seguente: Museo Nazionale Romano. (Prima e dopo il restauro Rocchi).

organica, dovute precisamente a microbi o ad alghe microscopiche.

L'elettrolisi, l'arco voltaico, le energie di chimica solare e la magnetografia costituiscono le armi normalissime di cui il Rocchi si avvale nella lotta diuturna che egli combatte con gli elementi implacabili di distruzione, onde salvare alla ammirazione del mondo intiero le opere che in ogni tempo il Genio creò per immortalare la Bellezza.

Sinora, egli ha compiuto oltre 5.200 restauri scientifici per musei nazionali e stranieri: le illustrazioni di questo articolo stanno a dimostrare ampiamente come lo studioso abbia assolto il compito che si era prefisso.

Le prove sperimentali sui caratteri chimici e fisici dei deterioramenti delle monete od oggetti metallici antichi e sulla loro formazione, provarono al Rocchi che differenti deterioramenti — e quindi differenti *malattie* — possono svolgersi contemporaneamente in una stessa moneta o in uno stesso oggetto metallico antico. E ciò, in base a cause varie, e indipendenti dalle trasformazioni provocate dalla Natura e dai secoli.

Una di tali cause è la varietà di lavorazione all'atto in cui il metallo si trasformò in oggetto: la fusione, la trafila, il martello, il conio, imposero all'oggetto metallico

funzionante da polo positivo in una soluzione di soda caustica.

Per l'argento invece, si era provata una serie di sistemi diversi, i quali, in casi di oggetti non troppo deteriorati, avevano prodotto effetti relativamente soddisfacenti: in soluzioni di succo di limone o di acido citrico, o di altri acidi organici, ovvero anche di acido cloridrico o cloruro di sodio *molto diluiti*, erano stati immessi — con pezzetti di ferro o di zinco — gli argenti da restaurare, ottenendo la riduzione degli ossidi o dei sali per la formazione dei doppi composti; ma anche questi metodi sono risultati inadeguati per gravi deterioramenti dell'argento.

Il Rocchi non volle più attenersi all'empirismo, o alla scoperta fortuita: studiò invece processi scientifici minuziosi.

L'analisi chimica è stata larghissimamente usata da lui per lo studio delle *malattie* delle sculture in marmo, degli stucchi, delle argenterie, dei bronzi, dei piombi artistici, delle patine.

Il microscopio gli ha rivelato le sostanze usate in ogni tempo insieme coi colori, permettendogli di scoprire le decomposizione delle ambre e degli avorii scolpiti, oltre che di esaminare la compagine molecolare delle antichità metalliche e cioè la condizione e la resistenza della massa metallica in conseguenza anche di decomposizioni di natura

Medaglione in bronzo di Marco Aurelio col figlio Commodo: Museo Nazionale Romano. (*A sinistra*, guarito: *a destra*, com'era attaccato dai focolai infettivi di *cancro dei bronzi*).

Blocco di monete romane, di lega d'argento, che erano conglomerate fortemente fra loro per compenetrazione degli ossidi.

violenze che sono vere energie accumulate nell'oggetto stesso, le quali provocarono nel giro dei secoli particolari forme di aggregati molecolari e caratteri fisici relativamente instabili (ossia reazioni fisiche) e quindi tendenti ad un equilibrio: il che non potè non ripercuotersi nei deterioramenti successivi degli oggetti stessi.

I movimenti di stabilizzazione creano altresì le piccole fenditure reticolate che si rilevano talvolta sulle monete, e parte delle screpolature degli oggetti metallici; come pure — in casi determinati — le fratture degli oggetti metallici che si rinvengono in frammenti durante gli scavi.

Placchetta stregonesca di Ostia, di epoca Costantiniana. Il rigonfiamento del metallo decomposto aveva persino impedito di capire se il disco fosse inciso o no.

Nella massa delle antichità metalliche si producono frequentemente cristallizzazioni del metallo, che ne compromettono gravemente la solidità; così che esso è ridotto fragile al punto da spezzarsi al minimo tentativo di distenderne le contorsioni.

Inoltre, le alterazioni fisiche facilitano le influenze o le azioni chimiche ed elettrochimiche, e viceversa; e alle azioni elettrochimiche si debbono attribuire le più gravi trasformazioni — cioè i più intensi stadî patologici — degli oggetti antichi metallici.

La diversa tensione elettrica dei componenti un determinato oggetto metallico — componenti che hanno costituito una coppia voltaica a corto circuito — ha provocato processi elettrochimici fra le varie molecole della massa metallica, funzionanti parte come positive, parte come negative. Negli oggetti di un unico metallo, l'azione elettrochimica si è svolta fra le parti esterne già trasformate e quelle sempre più interne; mentre per oggetti di qualsiasi lega, l'azione stessa si è svolta nell'intera massa.

Frequentemente, in oggetti antichi metallici in istato di dete-

Fiasca cinquecentesca in ferro, con lavori irriconoscibili, perchè fu trovata in fondo all'Arno. La ruggine in alcuni punti traforava la lamina.

rioramento si riscontrano condizioni che li fanno considerare quali vere e proprie *pile di concentrazione* naturali. Quindi i deterioramenti degli oggetti metallici antichi non rappresentano se non energie degli oggetti stessi, allo stato potenziale.

Alla mente del Rocchi non sfuggì — date le molteplici prove e riprove eseguite — l'errore di usare *altre* energie esterne: acidi, calore, elettricità estranei all'oggetto in esame, ecc., quali mezzi di restauro. Ed egli si domandò se — dato che gli oggetti metallici antichi hanno assorbito nuove energie e nuovi materiali dalla natura per il loro deterioramento — a restaurarli non sarebbe stato logico di valersi di quelle stesse energie che hanno provocato le condizioni patologiche, anzi che aumentare le quantità di elementi estranei ai rispettivi oggetti.

Mediante esperimenti assidui e logoranti durati quasi undici anni, il Rocchi potè finalmente affermare di aver risolto l'arduo problema.

Sui metodi che egli ha usato ed usa, è tuttavia indispensabile, per ora, mantenere il segreto. In conseguenza dei suoi studii, il Rocchi classificò le singole malattie e i varii stadii di esse per ogni metallo o lega metallica, considerando altresì le varie condizioni di lavorazione e di ambiente in cui l'oggetto metallico nacque e visse.

Siamo quindi ad una precisa e sistematica *patologia* delle antichità metalliche: tale scoperta, ha portato lo studioso ad una esatta e razionale terapeutica, con procedimenti elettrolitici automatici di restauro che all'estero sinora hanno vanamente tentato di imitare, poi che essi producono i superbi risultati che le varie illustrazioni stanno esaurientemente a provare.

I settantaquattro apparecchi elettrochimici del Rocchi corrispondono, per costruzione e funzionamento, ai differenti gruppi di deterioramenti dei varii metalli antichi. In essi, l'azione di restauro si svolge per mezzo — ed in conformità — dei materiali e delle attitudini fisico-chimiche dei deterioramenti stessi, e cioè delle energie estranee soprav-

Specchio del Museo Etrusco Vaticano (bronzo). Si ignorava completamente quale incisione potesse avere, perchè il metallo era decomposto da una miriade di subbullizioni che l'avevano trasformato in una grossa massa di ossidi.

venute nei singoli oggetti metallici antichi. Ciò, mentre lascia assolutamente inalterate le parti rimaste sane, determina il totale ripristino di quelle deteriorate.

Dunque: l'oggetto metallico antico che rimase sepolto per secoli e dai differenti terreni o ambienti fu saturato di sali e di acidi differenti, i quali furono la causa della sua malattia e del suo conseguente visibile deterioramento, diviene automaticamente medicina a se stesso; poi che, nell'apparecchio elettrolitico di autorestauro Rocchi, il *malato* — a contatto dell'acqua distillata, con gli stessi acidi e sali che lo hanno infettato e reso elemento patologico — libera le energie chimiche ed elettriche di cui era stato caricato dai secoli come un accumulatore naturale, e riesce a *svelenarsi:* così da risolidificarsi e riprendere quindi le primitive forme artistiche e persino la levigatura dell'ultimo rifinimento dato a brunitoio dall'antico artista che lo creò.

Se si potesse definire questo genialissimo procedimento, si dovrebbe dire che si compie un ciclo dei deterioramenti medesimi, in senso inverso, però, alla loro formazione storica; ma, appunto perchè immuni da altre influenze esteriori ed estranee, nelle migliori e maggiori condizioni di verità e di vita.

La stessa fiasca della fig. a pag. 352 dopo il restauro Rocchi ha rivelato tutto un fine lavoro di agemina in argento dorato, del tipo dei prodotti di scuola Celliniana. (Museo del Bargello).

Dal trattamento elettrolitico Rocchi, un altro vantaggio emerge per gli oggetti metallici antichi: il ritorno all'integra levigatura e patina antica.

Ciò avverrà — com'è ovvio — solamente là dove gli agenti nemici e venifici non abbiano distrutto, o asportato, la materia dell' oggetto: mentre piccole chiazze, talora invisibili ad occhio nudo, staranno a dimostrare — e per secoli ancora — la cicatrizzazione delle ferite più gravi.

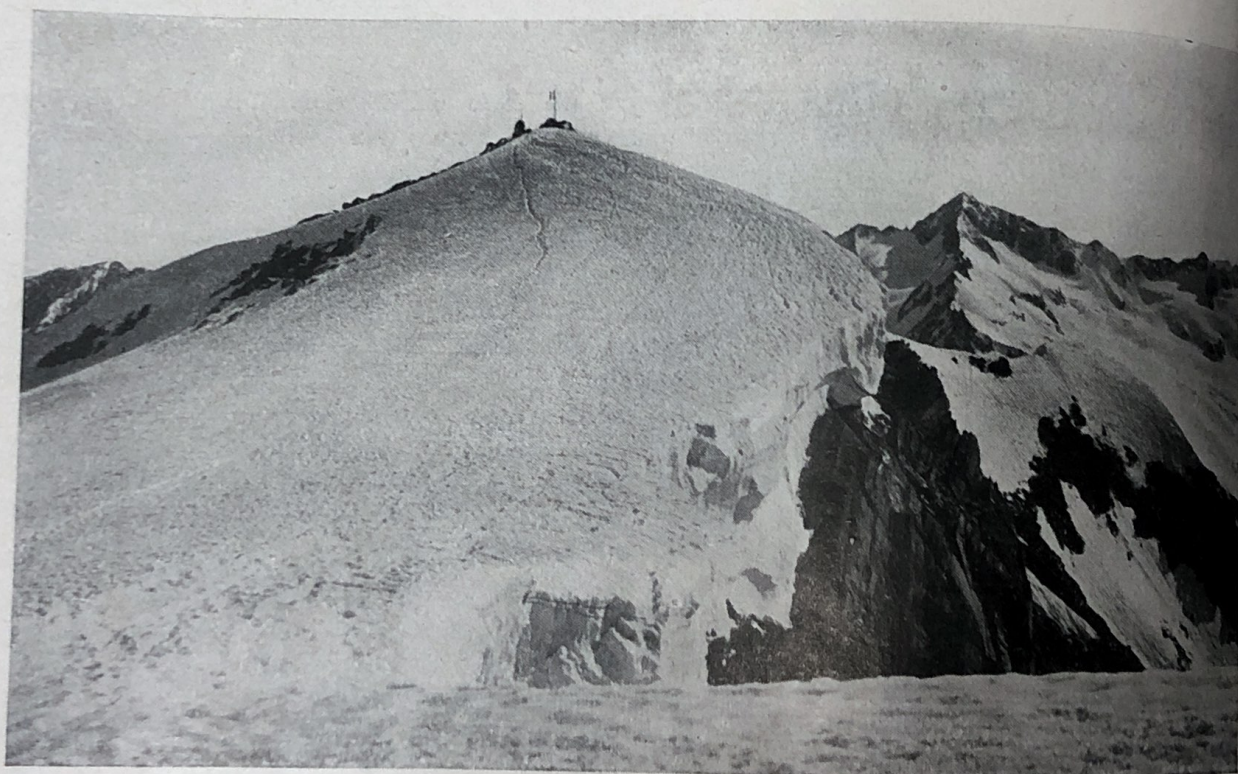
Miracolo?.... Certo!

Di genialità, di volontà, di applicazione indefessa, che han portato tutti i procedimenti elettrolitici di restauro delle antichità metalliche ad una somma di perfezione scientifica e pratica, la quale è onore e vanto d'Italia.

GEMMA AMBROGETTI.

Lo stesso specchio della fig. a pag. 352 dopo il restauro autoelettrolitico Rocchi, ha rivelato una scena interessante di agape familiare sul triclinio. Lavoro di arte etrusco-romana, risultante eseguito in parte dalla mano del Maestro, in parte da quella di un allievo.

La prossima escursione del T.C.I. alla Vetta d'Italia

IL RIFUGIO PRESSO LA VETTA D'ITALIA.

LA SOMMITÀ DELLA VETTA D'ITALIA.

Consoci! Leggete il programma di massima pubblicato a pagina 193 del Notiziario, nella rubrica «Vita del Touring».

GLI STABILIMENTI ALTI, LA VALLETTA DEL RIO MAGGIORE.

LE TERME DELLA PORRETTA

Narra Leandro Alberti, nella sua *Descrittione di tutta l'Italia,* come vuolsi venisse scoperta la virtù medicinale dell'acqua di Porretta: « Havea un contadino un bue infermo molto magro, et vedendo per niun modo poterlo far guarire, l'abbandonò lasciandolo in libertà. Ora il bue in qua et in là pascolando, avendo ritrovato un ruscello d'acqua ne bevette, et tanto li piacque che sovente vi passava a bere. Onde cominciò a sanarsi et a ingrassare. Il che vedendo il padrone, et molto meravigliandosi di tal cosa, deliberò ritrovar la cagione di questo, et un giorno di lunge seguitando il bue lo vide passar a quel ruscello d'acqua che usciva dal sasso, et bere molto soavemente. Et osservando questa cosa più giorni tuttavia vedendolo farsi più grasso et gagliardo, conobbe che per virtù di detta acqua havea racquistato la sanità. Et gustando d'essa acqua li parve havere il sapore salso. Onde referita la cosa a Bologna, et ben considerata dai medici, et fatta l'esperientia ne li infermi fu ritrovata molto giovevole ad alcune infermitati. Et per questo cominciarono gl'infermi a passare, così consigliati dai medici per ricoverare la sanità ».

La tradizione assegna al fatto la data dell'anno 1250, e prima ancora dell'Alberti altri autori che scrissero di Porretta ne tennero parola in prosa o in versi. La nitida incisione che riproduciamo a pag. 356 orna il frontespizio dell'opera scritta nel 1768 da Ferdinando Bassi, professore nello Studio bolognese, sulle Terme Porrettane, e rappresenta il bue in atto di bere.... soavemente l'acqua miracolosa. La scoperta attribuita a questo singolare « precursore », ricordano i vecchi testi, fu la cagione per cui quell'acqua salisse rapidamente in grande fama e gli infermi vi accorressero da ogni luogo: l'effigie del bue derelitto che s'abbevera nel rio è raffigurata ancor oggi nello stemma comunale di Porretta.

Ma è ormai assodato come le acque di Porretta fossero assai più anticamente conosciute, secondo ne fanno testimonianza ruderi di bagni romani, monete, oggetti votivi ritrovati nei pressi delle fonti; nè è da escludersi che fossero note anche agli etruschi, stando alle vestigia di tale età che pure vennero in luce. Ed anche nel Duecento, prima della guarigione del bue, il Podestà di Bologna dava ordine di riattare il Bagno di Porretta, segno dunque ch'esso esisteva già da molto tempo avanti.

Certo si è che le Terme di Porretta debbono noverarsi fra le più antiche d'Italia. Ebbero vicende alterne di splendore e di decadimento, ma attraverso i secoli la loro rinomanza non si affievolì mai. Fino alla metà

HIC FONTES NATURA NOVOS EMISIT....
(OVID. METAM. LIB. XV).

del 1400 furono proprietà del Comune di Bologna, quindi erette in feudo, di cui venne investita la famiglia Sanuti, e dopo di essa i conti Ranuzzi, che le tennero sino al 1797. Successivamente le Terme furono dichiarate di proprietà della Provincia di Bologna che finì poi per cederle all'industria privata.

Attorno ad esse fiorì in ogni tempo una letteratura scientifica ricchissima dovuta a medici e storici insigni, quali Gentile da Foligno, Tura da Castello, Ugolino da Monte Catino, Mengo Blanchello, Michele Savonarola, Giovanni Zecca, per ricordare solo alcuni dei più vecchi e celebrati autori che le illustrarono.

La Porretta d'oggi regge con piena disinvoltura il carico di quest'annoso e glorioso passato che stabil i quarti delle sue biltà termale! Sopr tutto non ne inor glisce nè vi si ada troppo: può ricor re *Castel Porredo* *Monted ei Bagni;* ne gelosamente ai chi storici nomi d le sue acque, la fo del *Leone*, dei Bo delle *Donzelle*, di M *te;* ma tiene anche apparire una citta na moderna, gaia animata, che si è nuta rinnovando a m sura del tempo, sta zione idrominerale climatica, luogo villeggiatura ricerc to e largamente frequentato.

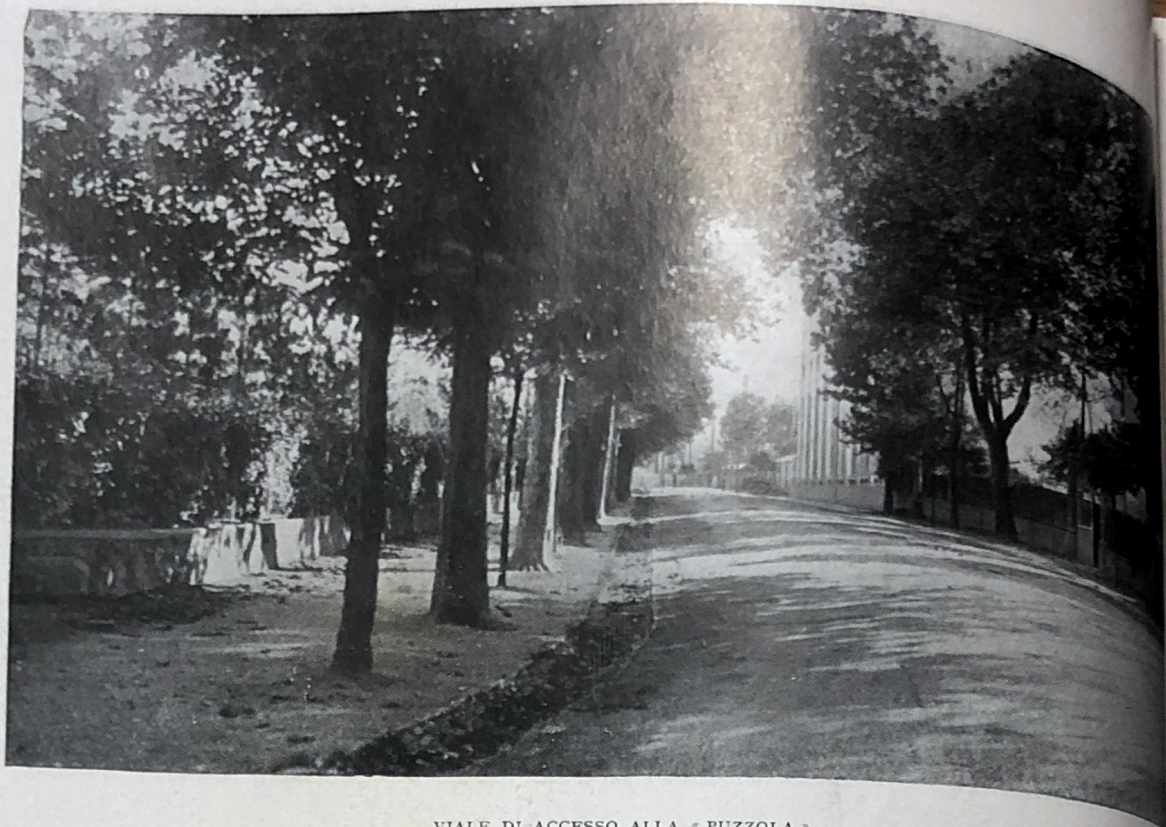
Sotto quest'aspetto Porretta — o per me glio dire *Bagni della Porretta* — ha in prim luogo il vantaggio di trovarsi sulla grande ar teria ferroviaria Milano-Roma, a poca dista za da Bologna e da Firenze, il che ne rend l'accesso rapido e facile. Situata in posizion pittoresca, nel cuore dell'Appennino, a circ 400 m. sul livello del mare, tra colli rivesti di boschi d'abeti e di castagni, gode d'un cli ma di media montagna che anche durante la stazione calda si mantiene temperato per la costante ventilazione che ha luogo attravers la valle del Reno e la valletta del Rio Mag giore, confluenti all'altezza del paese. Otti me strade carrozzabili la collegano, attraver so plaghe amenissime, alle località più note

PORRETTA, IN UNA STAMPA DEL 1700.

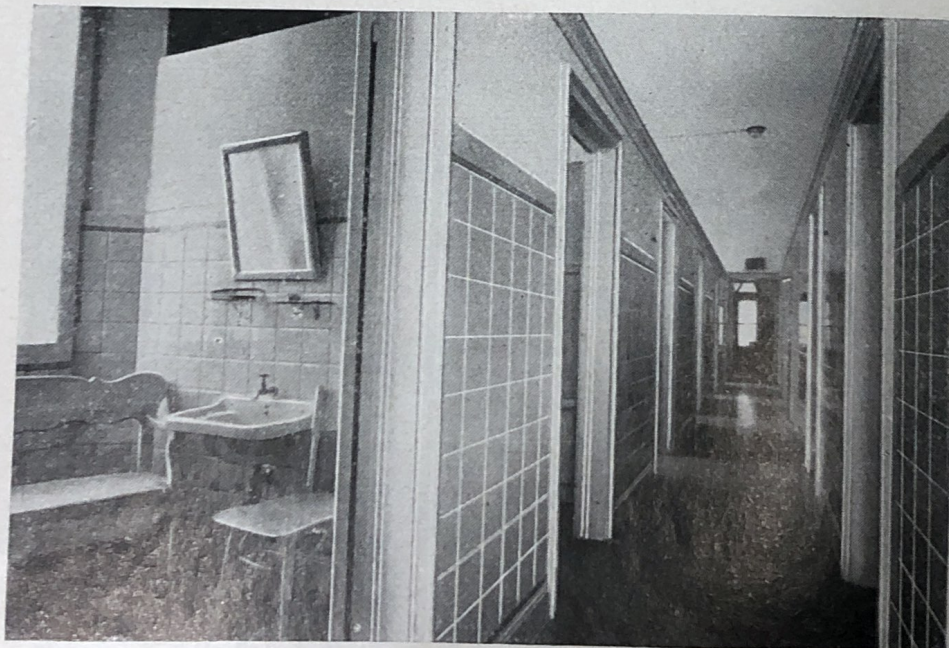
VEDUTA DI PORRETTA.

dell'Appennino tosco-emiliano, da Sestola all'Abetone, da Montese a Cutigliano, a S. Marcello, a Pracchia, ecc.

Questi che potremmo chiamare « elementi generici », unitamente alle risorse locali, rendono il soggiorno a Porretta assai attraente e

IL TENNIS DEGLI STABILIMENTI ALTI.

VIALE DI ACCESSO ALLA « PUZZOLA ».

confortabile. Il bacino idrominerale di Porretta è certamente tra i più interessanti della Penisola e la sua fama plurisecolare è pienamente giustificata dalle prerogative delle acque che ne scaturiscono.

Un primo gruppo di esse si trova nella parte più alta del paese ed è rappresentato dalle sorgenti *Leone, Bovi, Donzelle* e *Marte,* perennemente pullulanti tra gli strati dell arenarie erose dal Rio Maggiore, ove quest raggiunge l'abitato. Queste « fonti alte » appartengono al gruppo delle clorurato-sodiche, a media mineralizzazione (da 6 a 7 grammi di residuo fisso per litro), fortemente alcaline per la presenza di carbonati e borati a cui si aggiungono quantità sensibili di iodio di bromo, di litio, di stronzio e di bario. Tessitura alquanto complessa, dunque, gli elementi della quale variano distintamente da acqua ad acqua pur lasciando ad esse una fisionomia comune. Le quattro sorgenti — che vengono correntemente chiamate «salsoiodiche» — contengono pure esigue quantità di idrogeno solforato, e per questo rispetto si accostano alla composizione dell'altro gruppo. La loro termalità presenta delle differenze: 34°

IL REPARTO DEI BAGNI ALLE « DONZELLE ».

TERME DI PORRETTA - IL GIARDINO ALLA « PUZZOLA ».

per la sorgente *Bovi,* 36° per il *Leone,* 37° per le *Donzelle,* 38° per il *Marte.* Il gruppo delle « fonti basse » — *Porretta Vecchia, Porretta Nuova, Puzzola, Galleria della Madonna* — è distribuito lungo il Reno, dalla parte inferiore del paese. Esse pure sono a fondo clorurato-sodico; meno mineralizzate delle precedenti, hanno però un rilevante contenuto di idrogeno solforato che permette di classificarle fra le saline-solforose. Delle quattro sorgenti, la *Galleria della Madonna* è fredda (17°) e la più ricca di gas solfidrico; le altre tre hanno la temperatura di 24° per la *Puzzola,* e di 33° per la *Porretta Nuova* e *Vecchia.*

Questa gamma d'acque minerali consente un non piccolo numero di applicazioni, e già gli antichi abbondarono in esse: « L'acqua de la Porretta nova si usa in sei modi, cioè in bevanda, in bagno, in fomento, in doccia, in cristeio, et in impiastro fatto del fango di essa », è scritto nel comento al trattato dello Zecca, pubblicato nel 1576, e per le altre acque vi si davano norme consimili. La tecnica moderna non si discosta di molto dalle vecchie pratiche.

Nel gruppo degli stabilimenti alti predomina il bagno ad acqua corrente, reso possibile sia dall'abbondanza dell'acqua minerale, sia dalla sua temperatura naturale che consente di farla defluire direttamente dalla sorgente alle vasche. Altre cure, quali le docce ascendenti e le docce generali, contribuiscono alla fama terapeutica di Porretta. Come bevanda è specialmente indicata l'acqua delle *Donzelle* e del *Leone*. Negli stabilimenti bassi si effettuano i bagni d'acqua sulfurea, la bevanda, e un gruppo di cure per le vie respiratorie, consistenti in inalazioni e in polverizzazioni.

Recenti opere hanno radicalmente trasformato gli impianti dei vari stabilimenti, che sono stati portati a un alto grado di perfezione tecnica e di conforto, così come è stato riformato il servizio sanitario, affidato a medici specialisti.

Quali le malattie che si curano alle Terme di Porretta? Nei tempi andati succedeva per esse, come per tant'altre acque, che fossero considerate panacea per ogni male. Non lasciò scritto Tura da Castello: « *ad infirmitates omnes et singulas curandas... aqua de Porrecta mirabiliter valet et proficit....* » (1)? Il buon medico bolognese specificava pure che quelle acque valevano a far morire le rane e gli animali velenosi che a caso per la

(1) L'acqua di Porretta giova mirabilmente a curare ogni e singola infermità.

ULTIMA PAGINA DEL CARMEN ELFGIARUS DI HIEREMIAS CURATRUS, DEDICATO A GIOVANNI S: ORZA DI PESARO.

bocca si fossero introdotti e lungamente nutriti nello stomaco! Per non esser da meno un altro celebre medico, Ugolino da Monte Catino, asseriva che «*haec aqua confert at omnes infirmitates, incipiendo a capite ad pedes*» (1).

Oggi la panacea ha ceduto il posto a ... cazioni più limitate e ragionevoli, a fissare quali non solo contribuisce la rigorosa osservazione clinica, ma soccorre l'abito mentale del medico moderno che, giudicando con criterio più scientifico, non può non apportare tagli vigorosi alle lunghe liste di malattie che una volta si ritenevano più o meno suscettibili d'essere curate.

Anche ridotta in questi confini, la tabella delle indicazioni porrettane è singolarmente copiosa, nè ciò deve sorprendere se si riflette alla varietà delle acque minerali ed alla molteplicità delle cure. Rientrano, così nel dominio di queste, per le acque sulfuree, numerose malattie cutanee, le manifestazioni di linfatismo nei bambini, le forme catarrali delle vie respiratorie; per le acque salsoiodiche, le svariate affezioni da ricambio alterato, quali la uricemia e la gotta, il reumatismo e l'artritismo, alcune affezioni gastroenteriche ed epatiche, varie forme ginecologiche. In molti casi viene associata con successo la terapia solforosa alla clorurato-sodica.

Questa sintetica enunciazione vale a dare un'idea sommaria delle possibilità curative delle acque di Porretta; essa ci dice sopra tutto come quelle sorgenti costituiscano per il medico, che ben le conosca e le sappia adoperare, un prezioso complesso di medicamenti che la natura appresta a sollievo degli infermi.

GUIDO RUATA.

(1) Quest'acqua giova per tutte le infermità, cominciando dal capo sino ai piedi.

URBANESIMO E TRASPORTI

L'elettrificazione delle Ferrovie Nord-Milano

Lettore, sei tu stracittadino o strapaesano? Preferisci le folle rumorose di uomini e di veicoli che invadono le strade urbane e ti danno il capogiro, o il sentiero campestre tutto solitudine e silenzio? Evvia, confessa che sei imbarazzato a rispondermi. Il chiasso della città alla lunga ti dà fastidio; la troppa pace dopo un po' ti annoia. Perchè la vita piace così: un'alternativa di emozioni e di tranquillità; di lavoro e di riposo. Non per nulla la Natura avvicenda al giorno con la luce che stimola, la notte con l'oscurità che assopisce.

Questo esordio pseudopoetico vuole introdurci in un discorso serio che si fa da molto tempo e che, pochi mesi addietro, è stato indirizzato sulla via giusta da un monito giunto dall'alto. Non abbandonate i campi, o Italiani, ci è stato detto: non trascurate l'agricoltura che è la fonte della vita perchè vi dà il pane. Non illudetevi sui vantaggi della città che, agglomerando tante persone in poco spazio, non può dare a tutti aria e luce sufficienti; che per offrirvi alcuni svaghi artificiali vi obbliga ad una esistenza antigienica e disagiata; colle sue esigenze vi nega le gioie della famiglia; vi intristisce nel lavoro eccessivo che logora i nervi; vi condanna ad una vecchiaia infelice.

Dobbiamo dunque fuggire le città che raccolgono tanti monumenti, che rendono possibili tante iniziative, che permettono lo sviluppo della cultura, che alimentano i commerci, creano colle industrie la ricchezza? No; non va inteso così il pensiero di coloro che condannano l'esodo dalle campagne. È l'eccesso che s'intende combattere. L'Italia ha le sue cento belle città, e Dio le benedica, e ogni abitante del contado vada pure di tanto in tanto a vederle, e chi può le visiti tutte e ne apprezzi i pregi e ne goda gli onesti divertimenti. Ciò che non bisogna credere è che convenga sempre lasciare la campagna per un qualsiasi mestiere in città; e ognuno deve esitare a sostituire la sua casetta cinta di verde con la stanzetta cittadina, isolata fra i mille inquilini di un grosso edificio più che in un bosco, chè ognuno ha appena il tempo di badare ai propri bisogni. In campagna può esservi povertà, in città vi è miseria e «la miseria, — dice Victor Hugo, — è come il freddo: stringe i corpi e allontana i cuori».

ebbe — dicono — due milioni di abitanti, dai bisogni.

Esistono, è vero, pel mondo città assai più grandi delle nostre maggiori. Nuova York ospita tante persone quante la valle del Po, Londra ha più abitanti di tutta la Lombardia, Parigi e Berlino sono più popolate della Provincia di Milano. Ma se queste città appaiono desiderabili al visitatore che vi si trattiene pochi giorni, che vi vede cose insolite al suo sguardo, belle e lussuose, sono un inferno per chi vi deve vivere permanentemente, legatovi dal suo lavoro o dal suo impiego. Non avete notato che gli abitanti delle metropoli hanno una vera frenesia per la campagna? Il sistema inglese del *week-end*, cioè della fine settimana che va dal sabato al lunedì e scaccia tutti verso il verde, si diffonde sempre maggiormente: non è più un'abitudine, ma una necessità. Noi non giungeremo mai in Italia alle enormi agglomerazioni umane di altri paesi; ci arresteremo anche nelle maggiori città al milione o poco più di abitanti, dando prova di un senso di misura che è proprio dello spirito latino. Ma anche colla popolazione limitata ad un sol milione di persone le metropoli sono imbarazzanti, e ce ne accorgiamo qui in questa Milano, che pure americani e inglesi possono ben considerare come una città di provincia. Ci vogliono rimedi e se ne son pensati tanti e se ne vanno a poco a poco adottando; è lo stesso progresso che ce li suggerisce perchè la civiltà è come la lancia di Achille: sana le ferite che fa.

La grande città non è un portato esclusivo dei tempi moderni. Anche gli antichi tempi ci hanno lasciato il ricordo di vastissime agglomerazioni umane e la Roma dei Cesari ebbe, — dicono, — due milioni di abitanti, come sterminate dovettero essere le città dei Faraoni, dalle favolose ricchezze. Ma certo l'avvento del macchinismo, il diffondersi dell'industria, i moderni sistemi di trasporti celeri hanno favorito il processo di concentramento delle popolazioni. E la guerra, l'ulti-

LA RETE FERROVIARIA NORD-MILANO E L'INTENSITÀ DEL SUO TRAFFICO.

ma guerra (ah! le guerre che fanno tanto male e tanto bene) ha dato una spinta a questa tendenza perchè ha portato maggiore attività nelle industrie, maggior vivacità nella vita; ha fatto crescere lo spirito di associazione e di iniziativa. Ora riconoscono tutti la necessità di far macchina indietro. L'umanità, come l'uomo isolato, commette di tanto in tanto degli errori; ma poi si ravvede, per consiglio delle persone di genio, che per questo siamo soliti a chiamare condottieri.

La stessa civiltà, dicevamo, ci insegnerà il modo di conciliare le due cose: la vita rurale con la vita cittadina; la necessità che la campagna non sia abbandonata con la opportunità che la cultura e l'arte abbiano i loro templi, l'industria, il commercio e la banca, le loro degne sedi.

Tale equilibrio non può essere assicurato che dai mezzi di trasporto e mai come in questi ultimi tempi i problemi dei trasporti urbani sono stati tanto studiati, hanno subíto tanti perfezionamenti.

***

Possiamo fare una doppia classe di trasporti cittadini: quelli *urbani* propriamente detti, che servono a mettere in rapporto i diversi quartieri di una stessa città, e quelli *suburbani* che servono a congiungere la città con i suoi sobborghi. I servizi della prima categoria rappresentano un indispensabile elemento di vita delle città, che finiscono coll' organizzarsi in armonía ai mezzi di trasporto di cui dispongono. Chi saprebbe immaginare una Milano come è oggi senza tranvai e gli autobus? Non è forse giusto dire che uno dei pregi della metropoli lombarda è quello di aver avuto sempre un ottimo servizio tranviario, che anche oggi viene incessantemente perfezionato? Ma non meno utili sono i trasporti suburbani che valgono a mantenere l' equilibrio fra città e campagna. Se la città ha pur bisogno di masse di operai e di impiegati per le sue attività amministrative, commerciali, industriali e a queste masse non può assicurare conveniente abitazione, quale miglior soluzione del problema di quella che concilia l'occupazione in città con la vita in campagna, che permette al contadino di approfittare delle richieste stagionali di lavoro, che evita i danni dell'urbanesimo e nello stesso tempo non ostacola l'accorrere della mano d'opera alle industrie?

Le grandi città in condizioni migliori da questo punto di vista sono quelle che dispongono di mezzi celeri di comunicazione coi paesi vicini, con i cosidetti sobborghi, zone deliziose in cui la città sfuma a poco a poco verso la campagna, sicchè non sono negati all'uomo nè le dolcezze della primavera, nè i vantaggi reali della vita urbana. Al-

LA POSIZIONE DELLA STAZIONE NORD-MILANO RISPETTO ALLA CITTÀ.

lora si verifica quel grandioso fenomeno di migrazione giornaliera di cui possiamo farci idea nelle stesse nostre stazioni ferroviarie. Si può pensare come ad una grande pompa che al mattino aspiri dalle campagne masse di persone portandole al lavoro e alla sera le rimandi al riposo, all'aria, al verde, alla tranquillità.

Si calcola che non meno di centomila persone vengano ogni mattino a Milano dai dintorni coi treni delle Ferrovie dello Stato, della Nord, della STEL, delle Tranvie Interprovinciali, le Ferrovie del Ticino, la linea di Magenta, la Milano-Gallarate, la Monza-Oggiono, le corriere automobilistiche. Perchè Milano non si ingrandisca più di quel che già si è ingrandita, pur restando la metropoli degli affari, la regina dell'attività lombarda, occorre facilitare ancora questo duplice spostamento giornaliero; renderlo sempre più comodo, rapido, economico.

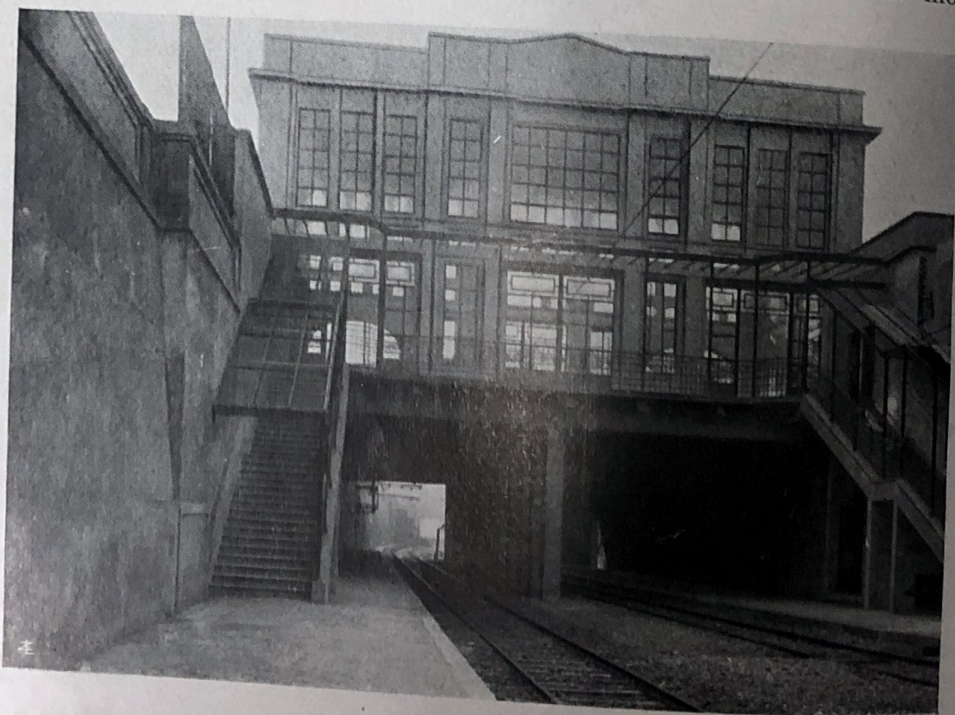
Ora ti sarà gradito sapere, o lettore, che i servizi suburbani di Milano stanno per subire un nuovo perfezionamento per effetto della elettrificazione delle linee esercitate dalla « Società delle Ferrovie Nord Milano », la rete così nota ai milanesi, così popolare (si dice *la Nord* e basta) perchè, oltre ad assicurare gli scambi commerciali della città colla plaga settentrionale della Lombardia che è la più ricca e la più progredita di tutta la regione, serve pure l'intenso movimento turistico diret-

NUOVA STAZIONE DI BULLONA - PIAZZALE ESTERNO.

to ai Laghi Maggiore e di Como, al Varesotto, alla Brianza. Ecco nella nostra prima figura le linee che sventagliano dalla Bovisa portandosi verso Laveno, Como e Varese, verso Erba e Canzo con una punta a Seregno e poi nel Piemonte a Novara, e un'altra ancora in Isvizzera a Mendrisio. Impiantata fin da principio con un esatto apprezzamento di quello che sarebbe divenuto il movimento fra Milano e i Laghi, ha subìto successivi ampliamenti ispirati sempre al concetto di mantenere la unità della rete, dando all'esercizio un ordinamento semplice e razionale, sulla base di un servizio in progressivo miglioramento, con ragionevoli comodità e tariffe miti.

Il traffico della Nord si può anch' esso distinguere in due tipi: quello normale ferroviario, cioè per lunghe distanze, intenso pei viaggiatori specialmente nei periodi di villeggiatura; l'altro di tipo suburbano limitato agli immediati dintorni di Milano fino a Saronno (21 chilometri) e Meda (km. 23) che è invece di volume quasi costante per tutto l' anno, se pure difformemente distribuito nella giornata. Questi due traffici si sovrappongono sulle stesse linee, ma hanno esigenze diverse. Quello suburbano specialmente vuol essere servito con orari ben studiati, treni frequenti e di grande capacità, notevoli velocità commerciali, prezzi ridotti e abbonamenti speciali per operai. È un traffico di punta (tutti partono quasi all'ora istessa e il lavoro cessa pressochè contemporaneamente per tutti) ed ha una clientela fissa, sul cui bilancio la spesa del trasporto come il disagio relativo pesano permanentemente. Molteplici difficoltà, dunque, da superare.

D'altra parte la Nord si presta assai bene per dare sviluppo al traffico suburbano. Serve una plaga sana e popolatissima. Gode poi di una felice situazione della stazione rispetto al centro di Milano.

Questa seconda prerogativa ha importanza capitale. Si guardi la nostra figura che mo-

NUOVA STAZIONE DI BULLONA - LATO VERSO I BINARI.

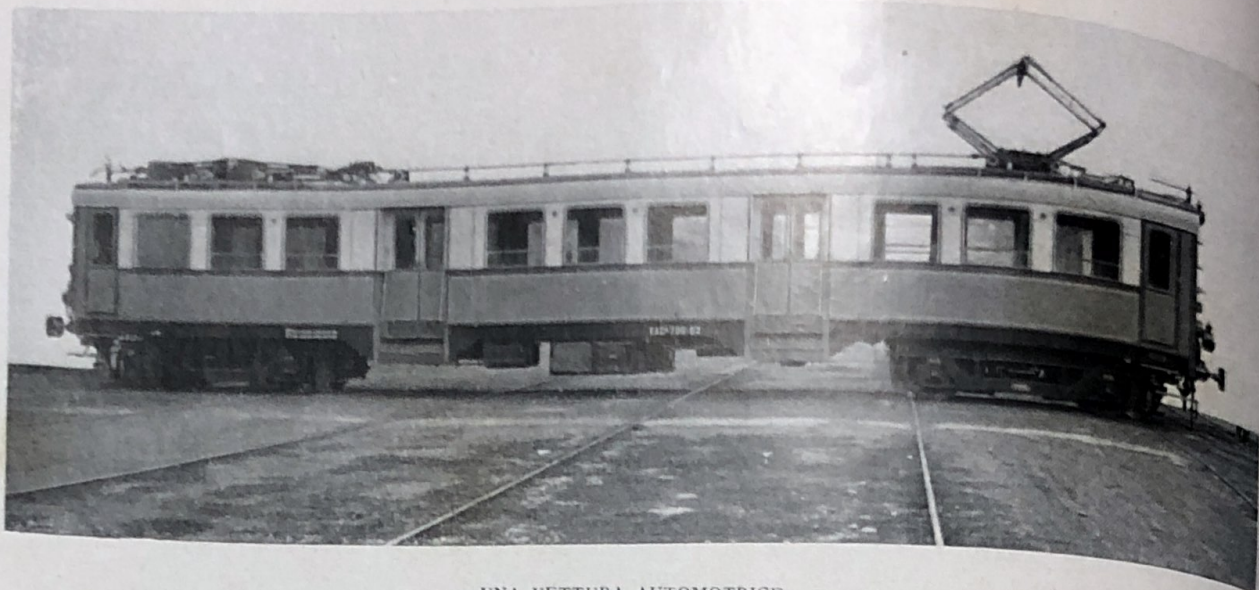
stra come, entro il raggio di appena un chilometro e mezzo dalla stazione Nord, si trovino la Piazza del Duomo e tutti i più importanti edifici pubblici. Con poco più di cinque minuti di percorso tranviario chi arriva col treno potrà nella maggior parte dei casi raggiungere il suo posto di impiego, sicchè gli sarà indifferente, dal punto di vista del tempo da perdere per andare o tornare dal lavoro, abitare, per esempio, a Meda o alla periferia di Milano. Il problema della penetrazione delle ferrovie nelle città ha tale importanza che in alcune capitali non si è esitato ad affrontare gravi spese di espropriazione pur di porre le stazioni ferroviarie nel centro cittadino. Così a Londra si è preferito aver tante stazioni tutte poco lontane dal quartiere degli affari anzichè portare le diverse linee in una stazione sola, che avrebbe dovuto necessariamente essere relegata assai lontano dal centro.

SOTTOPASSAGGIO A BULLONA.

Premesso che, in grazia della fortunata posizione del punto di arrivo, il traffico suburbano della Nord, adeguatamente servito, appariva destinato ad assumere grande sviluppo, si trattava di superare le difficoltà tecniche. Anzitutto, appunto per la sua ubicazione centrale, la stazione di Milano, stretta com'è fra edifici civili, non si presta a un razionale ampliamento, nè il tronco Milano - Bovisa, il più congestionato perchè comune a tutte le linee (vi corrono 50 coppie di treni al giorno) può essere trasformato come sarebbe desiderabile a quattro binari, svolgendosi per gran parte in trincea fiancheggiata da edifici o in galleria. Occorreva girare questi ostacoli e si è riuscito a farlo compiendo, bisogna dirlo, dei veri miracoli di organizzazione.

La potenzialità del tronco Milano-Bovisa, lasciato a due soli binari, è stata accresciuta ricorrendo al « blocco automatico ». Ciò vuol dire che invece di fare assegnamento sull'opera del personale per quanto concerne la segnalazione, si lascia che gli stessi treni, mercè una serie di ingegnosi apparecchi, aprano i segnali cui vanno incontro, semprechè, beninteso, non esista entro una distanza determinata altro treno procedente nella stessa direzione. Si possono in tal modo far seguire i treni ad intervalli minimi di tempo con sicurezza assoluta ed economia di personale.

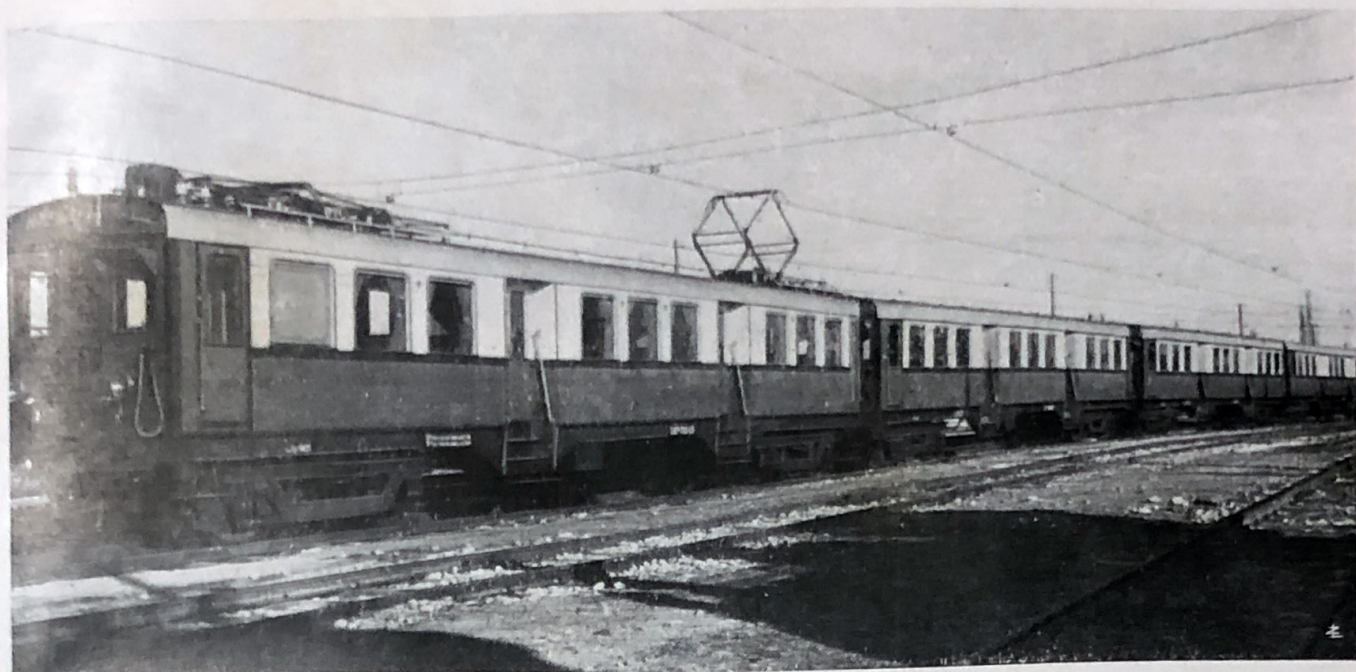
Va da sè, però, che occorreva introdurre la trazione elettrica perchè essa sola si presta a risolvere altri problemi specifici dei trasporti cittadini e così è stato fatto, limitando per ora la elettrificazione ai soli tronchi Milano-Saronno e Milano-Meda cui si riferisce il nostro discorso sul traffico suburbano. Il traffico a lunga distanza continuerà ad essere disimpegnato a vapore.

Quello che è il problema tipico di tutti i trasporti urbani e suburbani si può definire così: raggiungere una notevole velocità media, pur facendo fermate frequenti. Questo equivale a ridurre al minimo il perditempo inerente a ciascuna fermata. Il qual perditempo si compone di due parti, una dovuta alla fermata vera e propria per la discesa e l'incarrozzamento dei viaggiatori, l'altra che consegue dal ritardo prodotto dall'avviamento e dall'arresto sotto i freni. Dunque: anzitutto ridurre la fermata, che ora è di un minuto, portandola a mezzo minuto. Di qui la

UNA VETTURA AUTOMOTRICE.

necessità di disporre di vetture che consentano un rapido sfollamento, munite, cioè, di ampie porte centrali dalle quali i viaggiatori possano uscire a più d'uno per volta.

Quanto alla prontezza dell'avviamento si può dire ch'essa sia una prerogativa specifica della trazione elettrica, i cui motori assicurano maggiore aderenza, e coppie più elevate in partenza rispetto alla trazione a vapore. L'accelerazione, poi — teniamolo a mente — cresce coll'aumentare della proporzione fra peso motore e peso rimorchiato.

Nei due tronchi elettrificati, le stazioni, come è caratteristico per le zone dei sobborghi, sono assai vicine una all'altra. La distanza media fra le stazioni risulta esattamente di due chilometri e seicento metri. Orbene, un tronco uguale a detta media sarà percorso da un treno elettrico in soli 176 secondi, mentre un treno a vapore ne impiegherebbe 304. Le velocità corrispondenti ai due casi sono rispettivamente 47,5 km. e 30 km. l'ora; ma si badi che queste sono le medie *star to stop* come dicono gl' inglesi, cioè dall'istante della partenza all' istante dell' arrivo. L' esempio fatto innanzi corrisponde a treni elettrici composti di un'automotrice con una sola rimorchiata, come saranno gli omnibus destinati a fermarsi in tutte le stazioni e che appunto per questo debbono presentare elevata accelerazione e perdere poco tempo per ogni fermata che fanno. Gli accelerati, invece, che dovranno fermarsi meno di frequente, saranno composti di un'automotrice e due rimorchi e perciò si avvieranno più lentamente: cosa che, appunto per le minori fermate, non avrà ripercussione sulla velocità commerciale. Infine i diretti che non fermano nelle stazioni intermedie, saranno composti di una automotrice e tre rimorchiate. È curiosa questa ripercussione della qualità del treno sulla sua composizione; ma essa corrisponde alle esigenze del traffico. Poichè la quasi totalità dei viaggi avrà per fine o per inizio Milano, i treni per i quali si avrà maggior richiesta sa-

LA SOTTOSTAZIONE ELETTRICA A NOVATE.

UN TRENO DIRETTO.

ranno anzitutto i diretti e poi gli accelerati, mentre la clientela degli omnibus sarà più ridotta.

Messa in cifre, la capacità delle diverse categorie dei treni sarà rappresentata da 191 posti a sedere negli omnibus, 284 negli accelerati, 378 nei diretti. Posti a sedere si è detto perchè il numero dei posti in piedi è a volontà... Si sa che il pubblico nei casi di affollamento preferisce fare in disagio questi piccoli percorsi anzichè restare a terra. E quasi tutti i posti saranno della ultima classe. La distinzione delle classi per i viaggi brevissimi perde valore e l'esistenza di una sola classe semplifica enormemente il servizio. La tendenza universale è di unificare le classi, riducendole a due per le ferrovie vere e proprie, ad una sola nei servizi urbani. La Nord lascerà all'aristocrazia della sua clientela.... 24 posti di prima classe nell'automotrice di tutte le categorie di treni.

Si noti che sia gli omnibus leggeri, con molte fermate ma con rapido avviamento e forte velocità di corsa, sia gli accelerati ad avviamento lento ed i diretti ad avviamento ancor più lento e di maggior peso (perciò con velocità più ridotta) finiranno col compiere il percorso Milano-Saronno o quello Milano-Meda in un tempo uguale e poichè su questi tronchi anche i treni merci saranno rimorchiati da potenti locomotive elettriche relativamente veloci, si finirà coll'avere un esercizio a *treni paralleli*, il che conferisce molto alla capacità della linea perchè elimina i perditempi relativi alla diversa velocità dei treni correnti nella stessa direzione. Ma bisognava risolvere un'altra difficoltà. Causa la ristrettezza degli impianti nelle stazioni estreme, la composizione dei treni non si poteva mutare ai capilinea senza perdere troppo tempo, e quindi occorreva ricorrere ai cosidetti *pendelzüge* come li chiamano i tedeschi o «treni a pendolo» vale a dire che tornano indietro senza subire alcun rimaneggiamento nelle stazioni estreme; quella che è la testa nell'andata diventa coda al ritorno, e precisamente il treno che parte da Milano coll'automotrice in testa, torna da Saronno o da Meda coll'automotrice in coda e il rimorchio in testa. Questo si fa comunemente pei treni delle metropolitane, che sono in generale composti da due automotrici alle estremità frammezzo alle quali si pone il materiale rimorchiato.

Piuttosto che fare in questo modo, la Nord ha preferito ricorrere ad un altro espediente di maggiore convenienza. Ha dotato cioè i rimorchi parte di apparecchi per la manovra, parte di condutture di trasmissione. Il rimorchio che, posto in partenza alla coda verrà a trovarsi in testa al ritorno, sarà un rimorchio *di comando* e l'altro o gli altri posti frammezzo saranno dei rimorchi coi mezzi di trasmissione od *attrezzati*, come si è voluto chiamarli. Un treno deve avere agli estremi o due automotrici, oppure un' automotrice ad un estremo e all'altro estremo un rimorchio di comando.

Tutto il treno così, per quanto composto

LA LINEA ELETTRIFICATA A NOVATE.

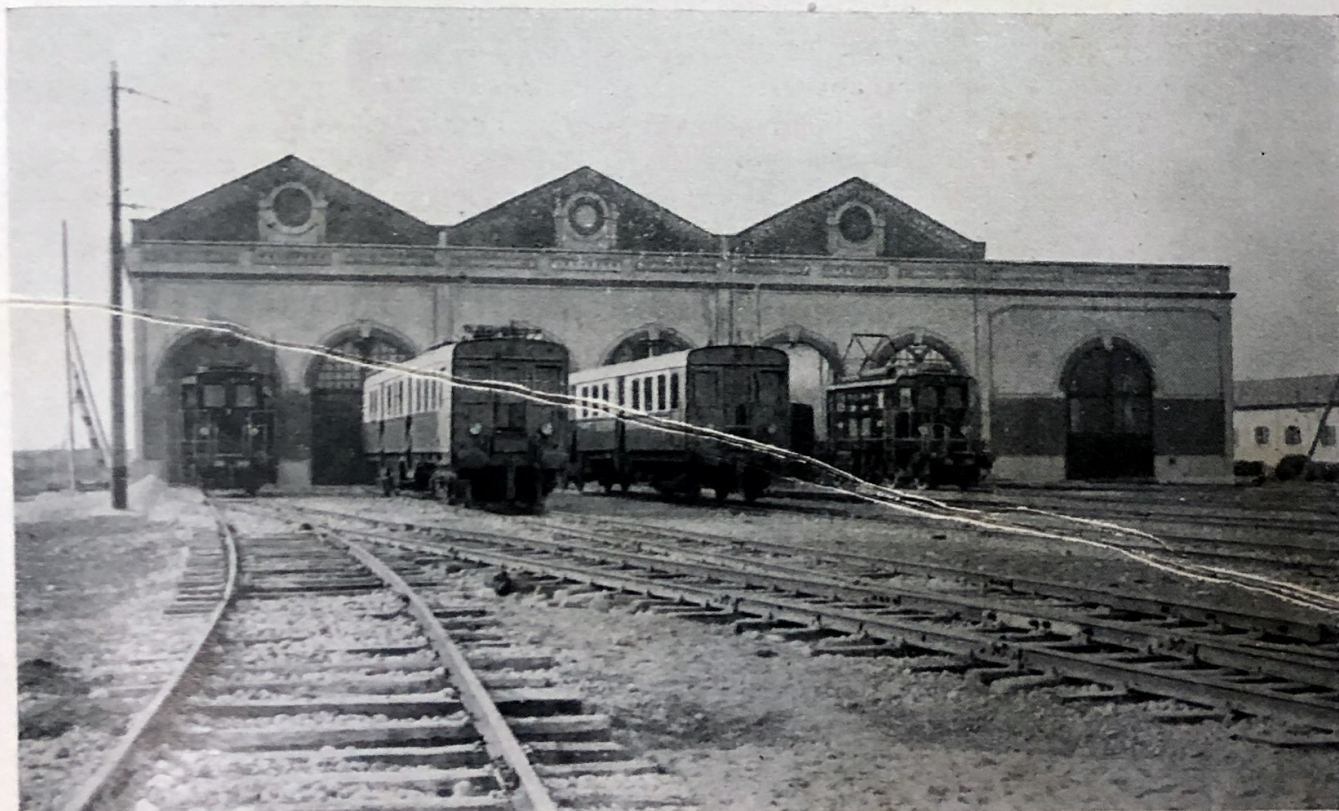
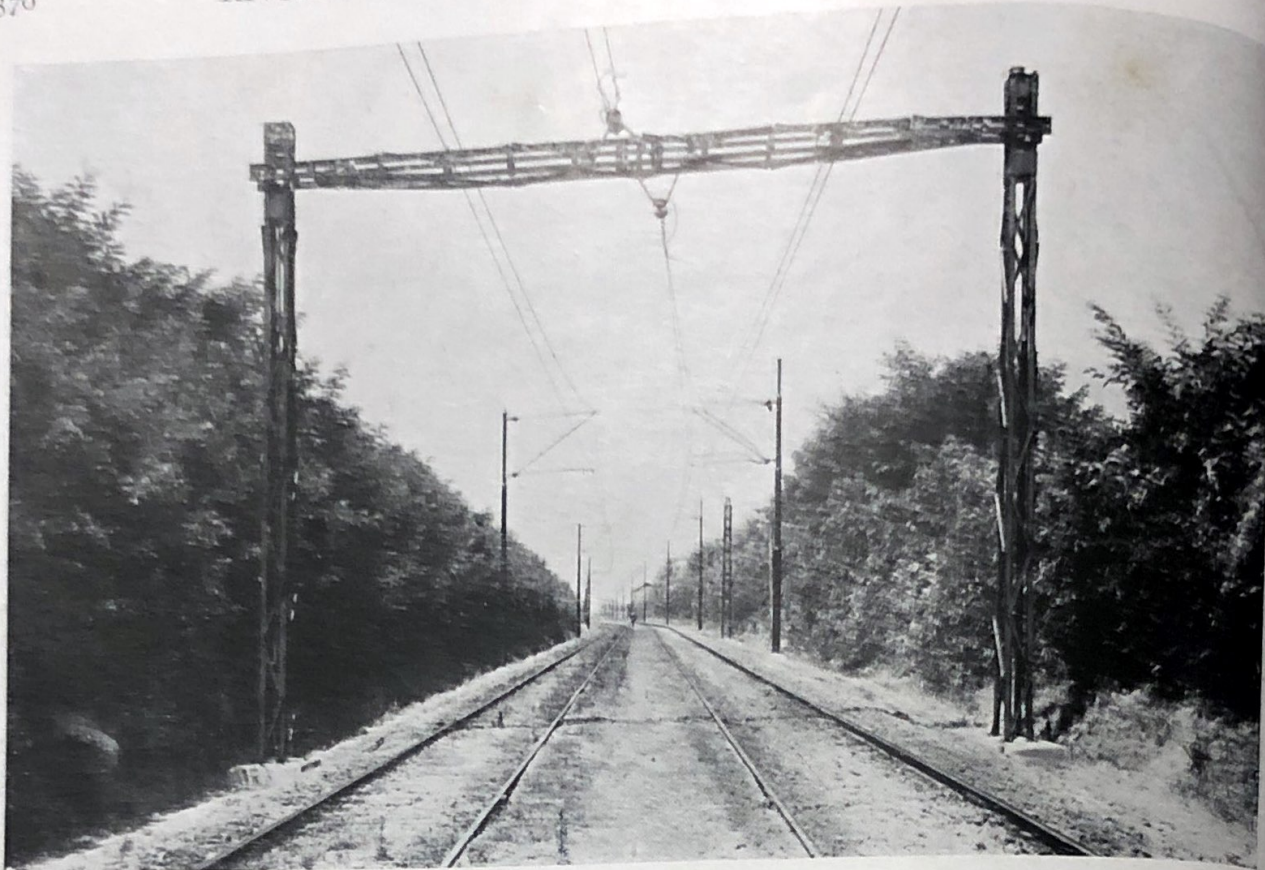
di più pezzi avrà un solo guidatore, che prenderà posto sul veicolo di testa. Vige un pregiudizio pel quale ogni guidatore dovrebbe avere al suo fianco altro agente pronto a sostituirlo quando egli fosse colpito da improvviso malore. Per un caso del genere, raro in realtà a verificarsi, si è creato un apparecchio assai ingegnoso malgrado abbia un nome un po' macabro. Gli americani lo hanno battezzato apparecchio dell'« uomo morto ». Esso funziona con sicurezza e con relativa semplicità. Il guidatore deve durante la corsa appoggiarsi o ad un pulsante o ad un pedale; se la pressione cessa, e ciò vorrà dire che l'uomo non è più *sui compos*, un circuito s'interrompe, un *relais* si diseccita; entra in funzione un interruttore che toglie corrente ai motori, fa funzionare il segnale d'allarme e quindi il freno ad aria compressa, richiamando l'attenzione del personale del treno addetto ad altre mansioni.

***

La parziale elettrificazione della Nord è opera pregevole anche dal punto di vista strettamente tecnico. La linea nella parte che attraversa la città fu, come si sa, abbassata e soppressi gl'incomodi passaggi a livello. Ciò richiese notevoli opere d'arte e la creazione della nuova stazione alla Bullona che è al piano della città mentre il binario resta parecchi metri al di sotto e si accede, quindi, ai marciapiedi con una scaletta. La sistemazione è assai ben riuscita.

Il sistema adottato per la trazione elettrica è a corrente continua ad alto potenziale (3000 Volt) cioè quello stesso preferito dalle Ferrovie dello Stato per le linee del Mezzogiorno. La sottostazione, sorta a Novate in un edificio di bella architettura, è del tipo più moderno con quei miracolosi apparecchi che prendono la corrente alternata e la trasformano in continua senza nessun elemento rotante e con ottimo rendimento: i *convertitori a vapore di mercurio*.

Elegante e semplice è l'apparecchiatura aerea. Quell'intrigo di fili di cui la trazione elettrica ha bisogno, non si presta facilmente a soluzioni che soddisfino insieme l'estetica e la tecnica, due signore.... esigenti, che vanno d'accordo come suocera e nuora. Se cercate il bello dovete spesso sacrificare la disposizione che darebbe maggior soddisfazione dal punto di vista dell'economia e della sicurezza di funzionamento e viceversa. Ma, a furia di cure

ATTREZZATURA AEREA E SEGNALI NELLA STAZIONE DI BOVISA.

RIMESSA PER AUTOMOTRICI, A NOVATE.

LA LINEA ELETTRIFICATA NELLA CAMPAGNA.

sapienti si sono in questo caso raggiunti insieme robustezza e gradevole aspetto.

Torniamo all'urbanesimo. Vi sono fenomeni sociali che sembrano incoercibili, come dipendenti da cause contro cui non si possa in alcun modo combattere. Si finisce coll'accettarli come una fatalità. Col metodo del *laissez faire, laissez dire*, che parve fino a poco tempo addietro suprema sapienza politica, un indirizzo sbagliato può giungere sino alle estreme conseguenze. Supponete, invece, che governo e governanti non si disinteressino di nessuno di questi fenomeni, ma li prendano in esame e, a seconda del giudizio che ne fanno, li favoriscano o li ostacolino con tutti i mezzi legali e la propaganda, se pur non possono intervenire coll'opera. Evitato così l'agnosticismo, fissata una linea di condotta, è la privata iniziativa che interviene e appresta i mezzi atti a conferire efficacia alla propaganda. Il caso di cui abbiamo parlato ci sembra assai calzante. L'azione di industriali avveduti dà il sostegno a un'idea.

FILIPPO TAJANI.

(fot. Alinari)

PASSO DEL FURLO - VEDUTO INTERNAMENTE COL FIUME E LA VIA FLAMINIA.

IL PASSO DEL FURLO

Va la Flaminia via per foscheggianti
gole. Ecco il Furlo. Oltre que' monti è Urbino;
ma i monti che traversano il cammino
han terribile aspetto e son giganti.
E la Flaminia via fende una tetra
massa di rupi, traforando il monte
sì aspro un giorno allo scalpel romano,
a cui s'aprì, te auspice, la pietra
che serba ancora il tuo gran nome in fronte,
divino imperatore Vespasiano.

GIOVANNI MARRADI.

CHI sale la via Flaminia dal mare verso Fossombrone o chi la discende da Acqualagna verso l'Adriatico, s'incontra in uno di quei paesaggi che lasciano nello spirito una impressione e un ricordo non facilmente cancellabili. Ci si potrà obbiettare che non è difficile trovare posizioni pittoresche a chi valichi l'Appennino: pure, questa sulla quale intratteremo il lettore, è una delle più singolari, sia per l'aspetto orrido e gigantesco del paesaggio, sia per la molta e poderosa storia di cui è stata testimone sin dagli antichissimi tempi.

Prima ancora che la via Flaminia esistesse nel tracciato datole dal console Flaminio 534 anni dopo la fondazione di Roma, dovevano pur esservi da queste parti dei passaggi che servivano agli Umbri, ai Piceni e ai Galli, forse anche agli Etruschi e ai più antichi abitatori. In questa lunga frattura di monti la strada corre sul fianco sinistro del fiume, il Candigliano, e non è improbabile che in tempi remotissimi, dove la gola si restringe, vi fosse qualche sentiero strettissimo e tortuoso, valicante, fra le rocce e il precipizio, lo sperone del monte di Pietralata.

Non è certo se il passaggio sotterraneo fu aperto dal console Flaminio o se già esisteva — come vuole la tradizione — una galleria angusta e accidentata scavata nelle rocce che maggiormente ostacolavano il passaggio. Sta di fatto però che questa galleria più antica esiste tuttora, molto deteriorata e seminascosta dalla roccia prominente e dai muretti eret-

ti alle sue imboccature. Che negli antichi tempi essa potesse consentire un passaggio discretamente comodo è dimostrato dal fatto che per questa gola serrata e sbarrata passarono, con tutte le loro impedimenta, le legioni romane condotte dai consoli Claudio Nerone e Livio Salinatore, per tagliare la strada ad Asdrubale che avanzava rapidissimo in soccorso del fratello Annibale. Ove precisamente avvenisse il formidabile scontro che passò alla storia col nome di « battaglia del Metauro », non è stato mai ben determinato, chè alcuni la collocherebbero proprio nelle gole del Furlo, altri invece quasi alle foci del Metauro. Dobbiamo rilevare, a tal proposito, un errore nel quale sono incorsi non solo gli scrittori latini, ma anche alcuni nostri poeti dell'evo moderno, i quali tutti chiamano Metauro il fiume che passa attraverso il Furlo. Questo fiume, invece, non è altro che un affluente di sinistra del Metauro e il suo nome geografico, come abbiamo visto, è Candigliano.

In ogni modo, in una simile strozzatura e con monti così impervi, non sarebbe stata possibile una battaglia campale della vastità di quella che disperse il poderoso esercito cartaginese. Ma, anche se non vi si svolse il titanico scontro, la struttura naturale del Furlo servì egregiamente al piano delle legioni romane che poterono avvicinarsi non sospettate al nemico, e piombarvi sopra di sorpresa. Cosicchè a questo pauroso ammasso di rupi si deve forse se fu salva la gloria e la fortuna di Roma contro la grande rivale mediterranea.

Pochi altri elementi del paesaggio italiano ebbero tanta parte nella antica storia come la via Flaminia, che, dopo aver servito per le guerre contro i Galli e i Cartaginesi, fu percorsa dalle truppe di Flavio Vespasiano avviate al vittorioso scontro con Vitellio, e vide la resistenza e la vittoria di Aureliano contro i Marcomanni. Il tracciato di questa strada, che in tempi remoti doveva deviare il suo tronco principale verso Fermignano, fu nel 524 a. C. proseguito per oltre due chilometri anche attraverso le rupi del Furlo utilizzando nell'ardua impresa il denaro ricavato dalle spoglie dei vinti Liguri. Questo tratto va dal ponticello detto *dell'Orecchia* ai due ponti delle *fornaci*. La via ha due strozzature: la prima alla salita della Caldara, di m. 3,50, la seconda, di metri 4,10, chiamata *stretta dei postiglioni*. Come si è già detto, la galleria attuale non deve essere la medesima del Console Flaminio: quella che ora esiste è molto ampia e abbastanza lunga, poichè, mentre la primitiva misurava appena m. 8,40, l'odierna, che serve di comodo passaggio, è lunga 38 metri, larga m. 5,20 e alta m. 5,20 nella imboccatura verso Cagli e m. 4,8 in quella verso Fossombrone. È da ritenere invece che il Console Flaminio, piuttosto che costruire una nuova galleria, abbia fatto ampliare il vecchio *forulum*. Fra i due fori esiste un dislivello di circa due metri, il che prova che anche la strada dovette subire modificazioni di percorso. Ciò risulta anche dalla iscrizione incisa sulla roccia all'imboccatura di levante. Essa dice:

IMP. CÆSAR AUG.
VESPASIANUS PONT. MAX.
TRIB. POT. VII IMP. XVII PP. COS. VIII
CENSOR FACIUND. CURAVIT

La data della costruzione della galleria, che da taluno, anzichè a Vespasiano, è attribuita a Tito, suo figlio, è stata oggetto di erudite discussioni anche perchè le screpolature della roccia e forse qualche segno aggiunto posteriormente ne hanno resa ardua la interpretazione. Edoardo De Witten crede di poter asserire che la galleria sarebbe stata per lo meno iniziata, ma probabilmente anche compiuta, nell' anno 76 dell' Era volgare; contemporanee ad essa sono certamente le alte massicce muraglie di sostegno che sorgono ai fianchi della strada verso il fiume.

Si scorgono tuttora nelle pareti della galleria i segni di piccone e di scalpello che i Romani vi tracciarono più di 1800 anni fa, compiendo un'opera che giustamente Sisto Aurelio Vittore e Claudiano Alessandrino, vissuti nel VI secolo, esaltarono come dimostrazione dell'incremento di civiltà che l'Urbe apportava nelle terre soggette alla sua illuminata giurisdizione. Sisto Aurelio Vittore, che fu il primo a ricordare il traforo del Furlo, dice che la località era comunemente chiamata *pertusa petra*, mentre nella Tavola Peutigeriana vien definito *Ad intercisa* dal latino *caedere inter*.

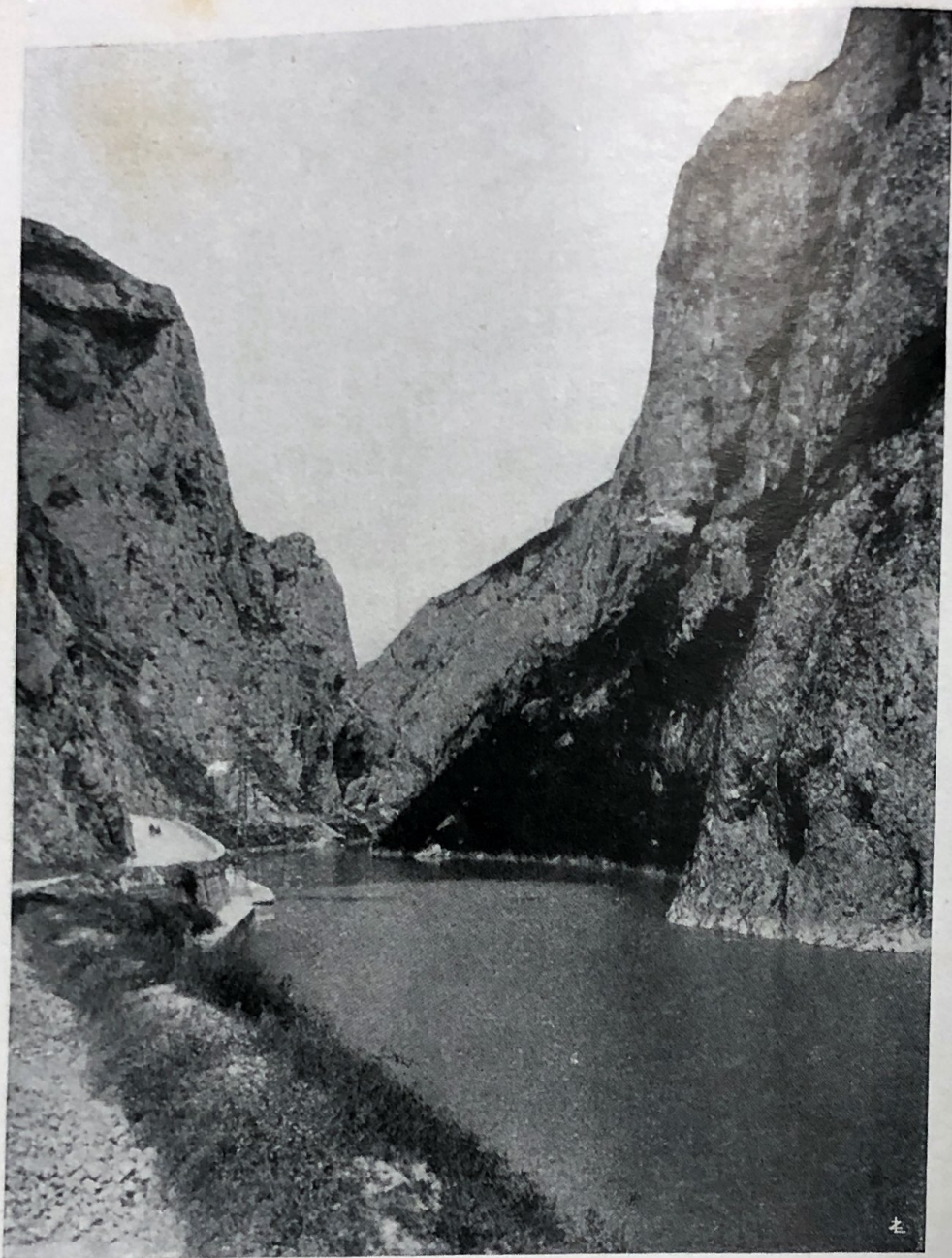
Nel 246 d. C. l'imperatore Marco Giulio Filippo, detto Filippo l'Arabo, per sicurezza dei viandanti che transitavano per quelle

(fot. Alinari)

FOSSOMBRONE - PANORAMA COL FIUME METAURO.

località allora infestate da assassini e da predatori, stabilì al Passo del Furlo un manipolo di soldati appartenenti alla flotta di Ravenna e fece costruire, per loro alloggio, una casetta. L'umile edificio, eretto a sinistra della imboccatura orientale della galleria, venne, nel secolo XV, trasformato in chiesa cristiana, previ alcuni necessari cambiamenti alla sua struttura architettonica. Nei vecchi tempi, prima cioè che la chiesetta cadesse in completo abbandono, era consuetudine che il viandante incamminato verso le perigliose gole del Furlo, sostasse nel solitario oratorio a pregare e versasse un obolo propiziatorio alla Madonna delle Grazie. Si noti poi che il luogo dove sorge la chiesetta corrisponde a un dipresso al tracciato dell'antica via Flaminia quando esisteva solo la prima minuscola galleria. Notizie sicure su questa costruzione, trasformata da posto di guardia di truculenti soldati a mite asilo di preghiera, ci vengono fornite da una lapide calcare scoperta nel 1886 presso l'entrata occidentale della galleria e attualmente conservata nel Museo di Pesaro; lapide che l'Henzen ebbe a guidicare di grande interesse anche dal punto di vista della storia militare.

Il Passo del Furlo fu attraversato nel 403 d. C. dall'Imperatore Onofrio che ritornava a Roma dopo aver trionfato dei Goti; il quale avvenimento è stato esaltato dal Poeta Claudiano che fa cenno, nella sua opera, del passaggio dell'Imperatore attraverso le gole del valico.

Nel 538 d. C., Giustiniano aveva mandato in Italia Belisario per liberarla dai Goti. Nel ritirarsi da Roma verso Ravenna, Vitige aveva lasciato a presidiare il Passo di *Petra Pertusa* 400 Goti i quali si erano asserragliati nella rocca che ivi esisteva, barricando gli accessi delle due gallerie. Procopio da Cesarea, segretario e consigliere di Belisario, ci descrive con parola vivace e colorita la battaglia che ivi si svolse e in cui i Romani riuscirono a sbaragliare le orde barbariche gettando fior di macigni dall'alto delle precipiti rupi. Nel corso di questa narrazione il buon Procopio così ci descrive la impervia posizione di cui aveva precedentemente rilevato la poderosa efficienza strategica: « .... per andarvi appresso — citiamo nella rozza prosa

IL FURLO E IL CANDIGLIONE, VERSO ACQUALAGNA.

gobardi, durante le sue scorrerie dalla Toscana a Roma. Di questo fa cenno il Muratori nei suoi *Annali*, ma più sicura conferma ci viene dalla scoperta, avvenuta nel 1886, di considerevole quantità di cereali carbonizzati che dovevano costituire le provvigioni alimentari della guarnigione. Ulteriormente, nel procedere ad una sistemazione del piano stradale si rinvenne uno strato di cereali e legumi impastati caoticamente insieme a pane e legno carbonizzati. Veniva così ad essere confermata l'ipotesi che ivi esistesse un ingentissimo deposito di viveri che venne poi disperso e bruciato dai Longobardi e giustificato il nome di « Grotta del Grano » dato alla località.

In seguito il Furlo restò per secoli nel silenzio e nell'abbandono. Solo nel 1503 — a dire del Guicciardini — al Ponte di Trafano, presso Calmazzo, le truppe di Cesare Borgia furono disfatte dalle armi dei collegati. Due anni prima, vi era passata con grande e fastoso seguito di dame e di cavalieri Lucrezia Borgia, che recavasi a nozze con Giovanni Sforza signore di Pesaro. Ma le condizioni della strada e della galleria dovevano essere in quei tempi ben tristi dopo un abbandono di secoli. Ce lo narra il Cardinale Adriano Castelli, che nel 1506 acompagnò con una numerosa comitiva di cardinali, di prelati, di abati, di famigli e di militi, per la Via del Furlo Papa Giulio II. Tutti i componenti la comitiva, compreso il Pontefice e Guidobaldo della Rovere, dovettero uscire dalla galleria carponi

del traduttore Benedetto Ezio da Spoleto — c'è una strada che, chi da essa declinasse un poco anderebbe in precipizio, ed a man dritta il fiume, che corre velocissimamente, e così è molto difficile al passare. Et da mano manca non ha troppo lontano una ripa tanto sassosa e di tanta importanza, che a tutti quelli che stanno nella cima e guardando al basso, vedendo alcuni uomini, paiono simili ad augelli ben piccoli ».

Dopo la conquista operata da Totila, il Furlo fu talmente fortificato che Narsete, nel guerreggiare contro i barbari, scelse sempre altre vie e potè tornarne in possesso solo dopo la morte di Totila. Petra Pertusa venne poi arsa nel 571 da Alboino Re dei Lon-

(fot. Alinari)

PASSO DEL FURLO - VEDUTA A LEVANTE CON L'IMBOCCO DELLA GALLERIA ATTRIBUITA A VESPASIANO.

ad uno ad uno. Queste infelici condizioni di viabilità si aggravarono talmente, con l'andare del tempo che gli stessi corrieri veneti e papali decisero, ad un certo momento, di cambiare strada.

Negli anni 1797 e 1799 la popolazione di questi paraggi si oppose fieramente alla avanzata delle truppe francesi, costituendo una specie di piccola Vandea; tanto che nel giugno del 1799, il gen. Monier, uscito da Ancona, si diresse al Furlo e, disfatti gli insorti che gli contrastavano il passo, fucilò quelli che potè catturare saccheggiando e distruggendo gli abitati di Pietra-Lata e di Acqualagna.

Il fatto storico locale più recente fu lo apprestamento del valico a difesa nel 1849 durante la Repubblica Romana. La colonna Pianciani, diretta dalla Romagna, ove trovavasi, a Roma, fu raggiunta a Senigallia dall'ordine di recarsi immediatamente al Furlo e di barricarne l'accesso opponendosi strenuamente al passaggio delle truppe austriache che solo per quella parte avrebbero potuto tentare una avanzata su Roma. Il 23 maggio il Pianciani vi giunse infatti con le sue truppe e barricò l'ingresso della galleria romana, adoperando per la bisogna anche parte del materiale della vicina chiesetta, che a sua volta fu organizzata a difesa. Nessun combattimento avvenne, ma intanto col concorso della naturale costituzione del luogo, fu evitato il congiungimento delle truppe austriache, di quelle cioè del generale De Wimpffen, dislocate in Ancona, con quelle del generale Liechtenstein avviate da Arezzo verso l'alta Valle del Tevere. Questa difesa è ricordata in una lapide posta sulla facciata della chiesa nel 1911, primo cinquantenario della proclamazione del Regno d'Italia.

Esaurita la parte storica, che, come ognun vede, è di capitale importanza per comprendere il valore della suggestiva località, daremo ora un cenno sul paesaggio e sulle probabili cause naturali che determinarono la immane fenditura. Questa si presenta con diverso aspetto a seconda che si provenga da una parte o dall'altra. Uscendo da Fossombrone e seguendo la Via Flaminia si vede a distanza l'aspra gola formata dai due monti che si ergono come una diruta muraglia; la

strada vi si avvicina tortuosa in lieve salita, e all'ultima svolta s'apre davanti, improvvisamente, la galleria romana. Il fiume solo rumoreggia spumoso in fondo al precipizio che si spalanca a sinistra; il cielo, solcato dal volo dei falchi, non appare più che una limpida striscia limitata dalla frastagliatura superiore delle rocce.

Chi invece provenga da Acqualagna, si trova in una conca più vasta, che a poco a poco si restringe ad imbuto. Lo spettacolo che qui si presenta è ben più maestoso di quello che si gode dall'altra parte, poichè l'impressione della fenditura avviene lentamente, come pure lentamente avviene la trasformazione del paesaggio, dalla serena distesa di verdi e ben coltivate colline al tumulto degli orridi dirupi che sembrano dilacerati da un immane cataclisma.

Purtroppo — a quanto ci risulta — non esiste un vero e proprio studio geologico sulla caratteristica località e ci sembra augurabile che qualche scienziato vi si accinga. Uno studioso alla cui autorità ci riferiamo volentieri poichè alle benemerenze dottrinarie e storiche congiunge il merito pratico di aver fondato e ordinato l'importante Museo di Fossombrone, mons. Augusto Vernarecci, così descrive con efficace parola i molteplici aspetti e le molteplici risorse del Furlo: « Il geologo studia la formazione secondaria di quelle stupende rocce subappenniniche, per taluno poco dissimili nel loro calcare da quelle del Giura; vede le centrali sollevate dal Lias ed ai fianchi delle medesime il calcare rosato; dai molluschi fossili, ivi abbondantissimi, cerca rilevarne la varia specie e l'età e discorre del vario emergere come del vario posarsi di quei grandissimi strati. Il mineralogo vi scopre poi certi indizi dell'argento e dell'oro (l'*Aurum*, che, con il *Meta* forma il *Metauro*, attraversa poco lungi quella regione) e indizi di altri minerali nelle viscere del monte; il botanico una bella e particolarissima flora; lo storico lontani ricordi di uomini e di fatti. L'artista, infine..., ha nell'aspetto di questo monte scene sempre nuove e stupende ».

Chi osserva le rocce di entrambi i lati della fenditura, scorge bene, nella sezione del monte spaccato, i vari strati geologici non sovrapposti in forma pianeggiante, bensì contorti, in certi punti, come fossero stati liquefatti da un fuoco terribile e improvvisamente arrestati nello spasimo igneo del loro contorcimento. Nello stesso tempo vien fatto di riscontrare, in tratti più piani, regolari e quasi levigati, delle « marmitte di giganti » molto ben definite.

La tradizione locale attribuisce la fenditura del monte al cataclisma che si scatenò per la morte di Cristo, ma il freddo occhio della scienza vi scorge gli elementi di una anzianità superiore di molti secoli, e cose ancor più precise potrebbero risultare da un accurato studio della stratificazione geologica. Comunque il paesaggio del Furlo è uno degli spettacoli più impressionanti per il viaggiatore. Sulle Alpi le gole, i dirupi, i burroni, le creste si succedono quasi ininterrottamente per una normale e continuativa struttura del paesaggio; qui invece l'orrido tratto che si deve attraversare è preceduto e circondato da ogni parte da verdi colline e da campi arati che verso Fossombrone discendono nell'ampia vallata del Metauro. Esso rappresenta quindi una sorpresa per chi si trovi trasportato d'un tratto dal verde più idilliaco al grigio fosco della roccia che sembra protesa ad impedire il percorso. Giustamente Corrado Ricci, dandoci una breve ed efficace descrizione del Furlo, poteva affermare che « una volta veduto non si dimentica più perchè non è l'ingegno ma l'anima che riceve la grande impressione ».

Da qualche anno un'impresa elettrica ha costruito, all' uscita del Candigliano dalla spaccatura, una centrale elettrica che sviluppa una forza di oltre 4000 HP., ma ciò non ha portato nocumento alla bellezza del paesaggio, che è rimasto intatto nel suo orrido e solitario aspetto. Oggi che il turismo automobilistico ha preso uno sviluppo così prodigioso e reso facile e piacevole l'accesso a località che prima venivano evitate o spregiate, non si può fare a meno di consigliare al turista di visitare la gola di questi monti, che a mezz'ora dal Mare Adriatico lo trasportano in un paesaggio dantesco.

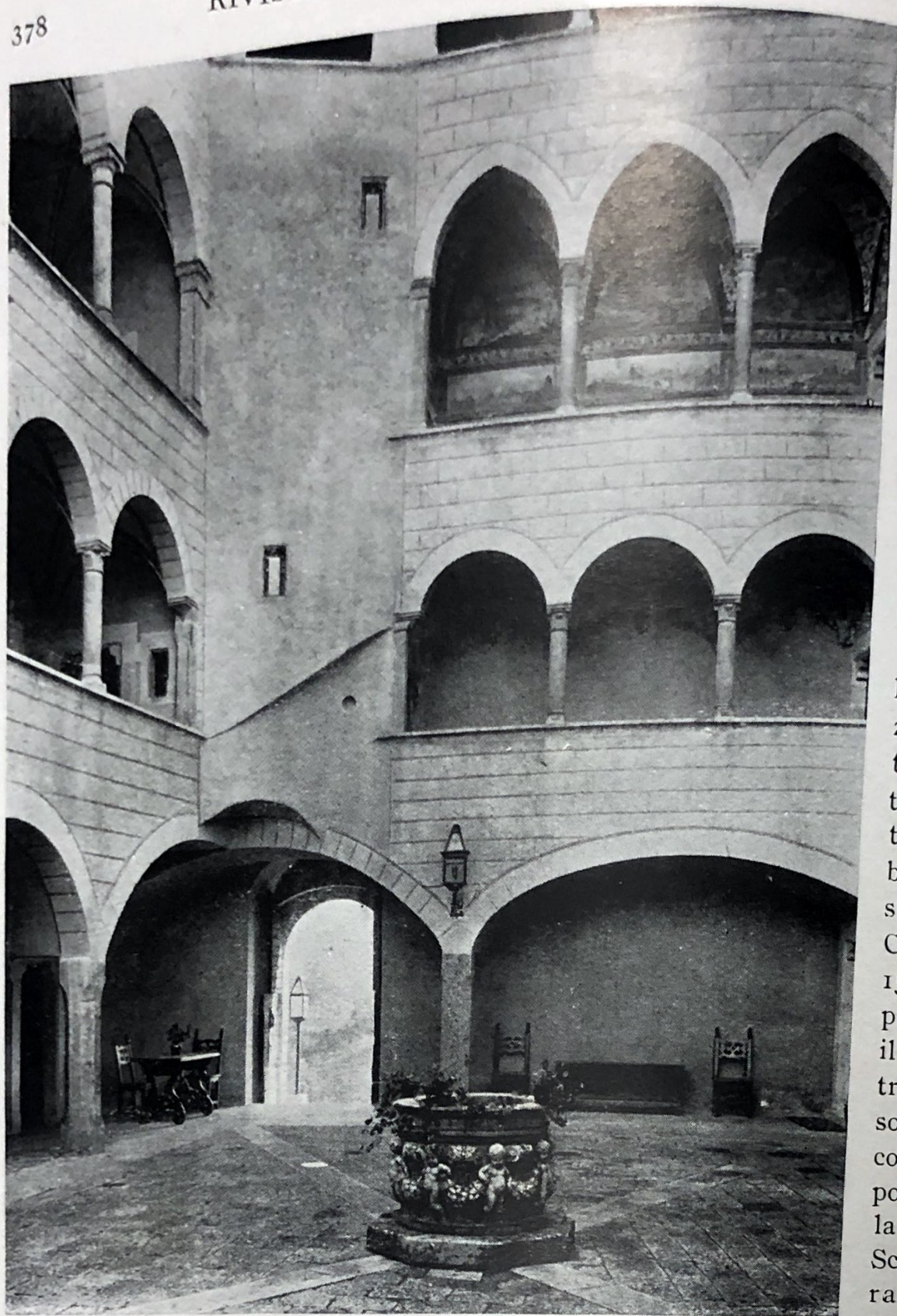
FILIPPO GALLI.

CASTEL CAMPO - VEDUTA D'INSIEME.

ESCURSIONI TRENTINE

CASTEL CAMPO

Castel Campo sorge un po' discosto dalla grande strada che porta da Brescia a Trento, non lungi da Tione; e resta quindi inosservato a chi percorra in fretta quella via stupenda per varietà di natura. Ma chi, presso Ponte delle Arche, volge lo sguardo verso il gruppo collinoso del Bleggio, rimane ammirato dalla magnifica mole che domina la vallata. E la domina non dall'alto, ma piuttosto dal basso, di dentro ad una conca fitta d'alberi secolari. La vecchia rocca si erge, protetta da una cinta merlata, con due forti torrioni rotondi verso meriggio e una torre poligonale verso ponente. È di struttura regolare e massicia, senza movimento di masse architettoniche; qualche sporto soltanto conferisce una nota più gaia al suo aspetto altrimenti severo.

Castel Campo, come si presenta oggi, non porta i segni di grande antichità. Esso infatti, dopo aver subito varie manomissioni nell'andare dei tempi, fu restaurato verso la fine dell' ottocento dall' arch. Gerolamo Sizzo, con criteri piuttosto discutibili: nell'adattare il maniero a « comoda e signorile dimora » (come dice il Brentari) andarono distrutti vari elementi originari che sarebbero stati preziosi nell'opera d'una assennata ricostruzione; così, ad esempio, la scala a giorno che imprimeva carattere medievale al cortile, e che fu invece sostituita da uno scalone ricavato nella torre rotonda di sinistra. Nel suo aspetto esterno il Castello possiede finestre rettangolari, che furono aperte o modificate in epoca relativamente recente; nel mentre il grosso della costruzione risale di certo al Quattrocento. Per

CASTEL CAMPO - IL CORTILE CON LE LOGGE MEDIOEVALI.

sincerarsene, basta entrare nel cortile, col suo triplo ordine di logge ariose, ed osservare i capitelli di tradizione ancora gotica; e le stesse logge, ad arco abbassato ed altre a sesto acuto; e il taglio di qualche sagoma, e le impostazioni delle porte. Altri elementi, anche più vetusti, come qualche pilastro, qualche particolarità costruttiva, ci fanno ricordare che le origini del Castello risalgono più addietro ancora del Quattrocento.

Apparteneva in origine (ma il suo aspetto era allora molto diverso dall'attuale) alla famiglia di quel battagliero Aldrighetto da Campo che fu Vescovo di Trento (1232-1247). L'ultimo rampollo di codesta famiglia dei Campo, che godeva il feudo del Castello, morì durante il V vado di Giorgio derbach e nel 16 stesso Vescovo con se il Castello ai C ti Trapp. Questi tennero sino al 18 allorchè fu vendu al sig. Rautenstrau di Treviri; e quest sua volta lo cedette poco prima della gue ra, alla famiglia R sini di Milano, che a tualmente n'è propri taria.

Giova ricordare che la famiglia Campo anzidetta ebbe gran parte nella storia del Trentino, e fu schiatta venturosa assai. I membri di essa, dopo Cristoforo Galasso da Campo, morto nel 1500, premisero sempre al loro cognome il nome di Galasso; e tra essi fu quel famoso Matteo Galasso, conte di Castel Campo, Mattarello, Friedland, Reichenberg e Schirmschütz, generale dell'Imperatore Ferdinando III, che nel 1629 era maresciallo sotto il Wallenstein, e più tardi preparò la rovina di quello: figura fosca di condottiero, capitano di ventura fra le orde dei lanzichenecchi nella guerra dei trent'anni.

Le Giudicarie non son molto ricche di Castelli; o fosse troppo aspra la natura, o fossero troppo ardue le vie di comunicazione, certo si è che le dimore signorili del medioevo non sorsero quivi in gran numero, specie quando si vogliano paragonare con le roccheforti che nell'alta valle dell'Adige si ergono fitte in quella mite natura d'incanto. Ma la Venezia Tridentina, che è forse di tutta Italia la Regione più ricca di architettura cavalleresca, non manca di offrire anche in questa vallata esempi di castelli superbi. Ec-

CASTEL CAMPO - L'ESTERNO DELLA CAPPELLETTA.

co, poco dopo Condino, Castel Romano, ormai quasi diroccato, da cui proviene il bel- l'affresco di battaglia, trasportato al Museo diocesano di Trento; ecco Castel Stenico, pittoresco nella varietà dei suoi aspetti, ricco di prospettive, bello nella struttura della sua massa, adorno d'affreschi del Quattrocento e del Cinquecento, quest'ultimi di scuo-

CASTEL CAMPO - LA SALA TERRENA AFFRESCATA DAL DONATI.

la bresciana (ma non di mano del Romanino, come qualcuno ha supposto); ecco, lasciate le Giudicarie, sulla via di Trento, il forte Castel Madruzzo, in alto sulla roccia, a dominio dell'ampia valle; ecco in fine il più suggestivo di tutti, Castel Toblino, tra le acque del lago omonimo, oasi di pace fra i cipressi e i cedri secolari, soggiorno prediletto dei Vescovi Tridentini. Non molti, dunque, ma tutti belli, diversi l'un dall'altro, interessanti per le varietà costruttive, per gli accorgimenti difensivi, per le decorazioni in essi profuse.

Castel Campo poco ha conservato delle sue decorazioni antiche: soltanto alcuni fregi sulle vôlte delle logge superiori e, al secondo piano del cortile, alcuni paesaggi affrescati nelle lunette e sulle pareti, con gusto prospettico piacevole, della fine del Cinquecento. Nulla altro, di pittura; e troppo poco per una dimora di persone di gusto. Perciò i nuovi proprietari han sentito il bisogno di illeggiadrirlo con nuove opere d'arte.

Ma se il restaurare con criteri di esattezza storica un monumento antico è essenzialmente problema di cultura e di studio, il decorarlo è anzitutto problema di gusto. E talvolta di coraggio. Non tutti infatti si sentono l'animo di immettere in un organismo vetusto opere e decorazioni dell'epoca contemporanea. È facile che il rispetto all'ambiente (ma si tratta di una esagerazione o d'un malinteso rispetto) trattenga dal chiamare artisti moderni a decorare antichi palazzi; è poi facilissimo che gli artisti stessi si sentano imbarazzati nell'assolvere il loro compito, e spesso gli antichi temi decorativi inceppino il

CASTEL CAMPO - L'INTERNO DELLA CAPPELLA COGLI AFFRESCHI DI CARLO DONATI.

CASTEL CAMPO - « LA CASTELLANA » DEL DONATI.

libero svolgimento della fantasia moderna. Si tratta però di una questione di sfumature, che difficilmente si può fissare in parole. Certo è che il committente stesso deve saper scegliere felicemente l' artista, ed aver poi sufficiente spirito per lasciargli mano libera, una volta d'accordo sulle questioni di principio.

Codesta libertà di concetti non deve peraltro significare dispregio o incoscienza dei valori d' antichità, che quivi debbono esser tuttavia conservati. Deve anzi tendere a metterli in evidenza insieme alle opere moderne, a farli vieppiù risaltare o dall' armonia o dal contrasto.

CASTEL CAMPO - « LA FONTANA DELLA VITA » AFFRESCO DI CARLO DONATI.

Passato è il tempo (ma è proprio passato?) in cui, per decorare un ambiente antico l'artista si sentiva obbligato a ricalcare sullo stesso stile la propria opera. Ne risultavano poi quegli ibridismi freddi, falsi, convenzionali che non sono, nè possono esser altro, se non la parodia dell'antico.

A decorare Castel Campo è stato chiamato il pittore Donati da Verona, oriundo Trentino. Carlo Donati non è un pittore di cui si scrive molto sui giornali; non è un rivoluzionario; non appartiene ad alcun gruppo di « isti ». È un artista probo e sincero, d'antico stampo, che ha la sua personale e faticosa esperienza di trent'anni di lavoro incessante. Poche opere da cavalletto; moltissime decorazioni di chiese. Egli è un affreschista che può contare al suo attivo centinaia di pitture murali, e che in questo campo ha ormai raggiunto una fa-

CASTEL CAMPO - PARTICOLARE DELLA DECORAZIONE DEL DONATI NELLA CAPPELLA.

cilità di lavoro ch'è diventata istinto. Mi piace dire di lui come di artiere di razza, senza posa e senza presunzione: artiere, sì, ma in fondo vero artista, di cui il tipo oggidì s' è fatto assai raro.

Non appartiene, come ho detto, a nessuna corrente modernista. Ma non perciò — il cielo ce ne guardi! — egli è un barbone accademico o uno di quei tanti pseudo-rifacitori di stili o classico o barocco che incontri nella grande maggioranza dei decoratori odierni. Non possiede egli nemmeno qualità personali così marcate, che lo possano fare caposcuola d'una corrente artistica nuova: invero, il Donati è essenzialmente un artista d'istinto sicuro, che ha trovato la sua via in un ideale e spontaneo accostamento alla pittura degli antichi frescanti quattrocentisti leggermente popolareschi, dei quali dirò di seguito. Aveva incominciato a dipingere le sue prime opere nella maniera modernista intorno al 1900, che si chiamava « secessione » e « liberty », introducendo nella propria arte quegli elementi oltramontani, che ormai si diffondevano come la mala erba, ma che tuttavia erano talvolta suscettibili di richiami efficaci, di trasformazioni salutari. Il Donati, che, a dir vero, non s'era mai gettato a capofitto in codesta nuova corrente decorativa, mantenendosi sempre riservato e attaccato con un filo alla tradizione della sua gente, riconobbe presto che, pur serbando alcune precipue qualità moderniste, era possibile incanalare la propria arte decorativa entro una corrente che si accostasse alle fonti primigenie di quegli artisti quattrocenteschi che avevano dato la nota pittorica dominante alla regione veneto-atesina. Riconobbe che quegli stessi elementi i quali costituivano la modernità della nuova pittura decorativa erano stati ricavati alla lor volta da una trasformazione, spesso svisata, dell'arte quattrocentesca. E mi sembra anzi che in certa guisa egli sia stato condotto appunto ol-

CASTEL CAMPO - PARTICOLARE DELL'AFFRESCO DELLA CAPPELLA COI RITRATTI DEI PADRONCINI DEL CASTELLO.

tre la esperienza secessionista, sulla buona via della tradizione. Tanto, che a poco a poco quelle scorie scomparvero quasi del tutto, e ne rimase una sostanza nuova, vitale, genuina. È questa sostanza che nutre oggi le sue pitture, le anima, le fa accessibili anche all'umile popolo, perchè esso ritrova quivi il sentimento che riscaldò l'anima dei suoi padri, la più perfetta espressione della sua religiosità.

CASTEL CAMPO - PARTICOLARE DELLA DECORAZIONE NELLA SALA TERRENA.

Da ciò è facile arguire come il Donati sia in primo luogo pittore di chiese. Nelle antiche chiese del Trentino ritrovi spesso le decorazioni popolaresche, diffuse dai Baschenis, originari Bergamaschi, che portarono lassù l'arte mantegnesca, presa di seconda o terza mano, ma divenuta materia gustosa e, nelle sue ingenuità, quanto mai efficace ad essere intesa dall'anima devota dei valligiani. Non è puro caso che il Donati abbia sentito nell'arte di codesti antichi pittori vaganti una intima rispondenza alle proprie inclinazioni estetiche. Anche la sua pittura è fatta di ricerca decorativa a piani semplici, campati a tinte unite; è fatta di melodiosità lineare; è fatta soprattutto di sentimento, di umiltà e di sommessa devozione.

Tali sono pure i suoi affreschi di Castel Campo, che si presentano in veste discreta, e sempre con quella economia di spazio, giustamente pausato, ch'è requisito necessario affinchè la pittura abbia respiro decorativo. Il Donati sa infatti dosare con parsimonia la sua pittura, rifuggendo da ogni affollamento di figure e d'ornamenti; e in ispecie sa ripartire le sue decorazioni su vaste superfici, in modo da ravvivare intere facciate con pochi elementi, conferendo ad essi valore di preziosità decorativa. È vero che basta un bell'affresco, anche di piccole dimensioni, per ingentilire una vasta zona di parete; ma quando il pittore sa collocarlo con giusto equilibrio degli spazi vuoti, l'effetto n'è presto moltiplicato.

Il San Giorgio a cavallo che protegge la cappelletta del Castello, trovandosi sopra un corpo avanzato all'angolo della fabbrica, costituisce una nota di vivacità coloristica squisita che sembra diffondersi su tutto il Castello.

Entrando nella cappella, la sensazione di armoniosità vien aumentata dagli accordi di colore resi più intensi dalla fluenza delle linee che seguono con docile armonia il movimento architettonico del piccolo vano gotico. I costoloni della volta a crocera sono marcati da fasce rosse e ornati da una pioggia di triangoletti. Fasciati sono pure gli orli delle vele, il vano dell'abside. Questo è tutto occupato dalla scena della Madonna della Neve. Sorge essa da un cumulo di neve, reggendo tra le braccia il Bambino. Una grande conifera tutta zeppa di candelette accese (è l'albero di Natale) distende i suoi rami sulla Sacra Famiglia. A destra giungono i piccoli Re Magi sopra i cammelli, carichi di doni; a sinistra, i pastori, più piccini ancora, pregano devotamente. Un angelo inginocchiato, in primo piano, porge alla Madonna il modello di Castel Campo, perchè lo protegga; a lui di fronte s'inginocchiano due

bimbi, che recano, quali offerte, l'uno il modello di questa cappelletta, l'altro una colomba. Sono essi i figliuoli dei proprietari del Castello, ritratti con semplicità di mezzi e viva somiglianza. Di minuscoli alberetti natalizi, di colombelle e di figurette è cosparsa la decorazione della volta, nel mentre una teoria di angeli si svolge intorno all'arco dell'abside, e in basso San Francesco benedice, tra le figurazioni allegoriche delle creature da lui laudate.

Anche nel cortile il Donati ha dipinto alcuni affreschi: nella nicchia della fontana ha rappresentato la fonte della vita. Un bimbo che zufola, nel centro, e dietro a lui un gran vaso, da cui scende l'acqua. Da un lato, una madre che allatta il bambino, e una giovane donna che le s'appressa, reggendo sul capo un orcio; dall'altro, una fanciulla che porge una tazza al viandante. Nello sfondo, due innamorati che s'appressano ad una fonte luminosa; scena notturna, di commossa poesia.

Più avanti, sotto il porticato, un altro quadro pieno di intimità, il quale rappresenta, tra puttini robbieschi, la castellana, giovane madre, che ha affidato il suo bimbo all'angelo custode, mentre è intenta a interrogare i petali della margherita.

In una saletta terrena, con volta a botte, il pittore ha sbrigliato la sua fantasia in una decorazione tutta a puttini: una specie di «via lattea» infantile che gira tutt'oltre la vôlta per terminare tra finte nicchie con altri puttini ancora.

Temi semplici, sereni, come si vede, informano la pittura del nostro artista, ch'è a sua volta semplice, sereno, dal sorriso infantile: una religiosità profonda, sentita con schiettezza d'animo, si palesa da tutta l'opera sua.

CASTEL CAMPO - IL SAN GIORGIO A CAVALLO AFFRESCATO DA CARLO DONATI.

Si comprende quindi come questa pittura sia un po' fuori del nostro tempo; o meglio, fuori della moda dominante. Tuttavia c'è in essa qualcosa di vivamente moderno, che la pone tra Maurice Dénis e Klimt d'un canto, tra i «Preraffaelliti» e certi decoratori novecentisti (almeno per quanto riguarda la castità dei mezzi) dall'altro. Ma non è qui il luogo di analizzare più addentro l'arte serena del Donati; anche perchè è così serena, e parla con tanta efficacia da sola.

Ciò che deve essere posto in evidenza, è bensì l'armonia perfetta con cui essa si ambienta tra le pareti dell'antico castello, conferendo all'architettura un sorriso così spontaneo, quale s'immaginerebbe poter sorgere soltanto dall'opera d'un artista d'altri tempi. Queste pitture del Donati sono invero la prova provata che non è necessario ricorrere all'opera antica per ornare un ambiente antico; anche l'artista moderno — quando possieda fine sensibilità — può farlo degnamente. Come s'è fatto in tutti i tempi, senza ripetere stili morti. Come si incomincia a fare di nuovo, in quest'alba di rinascita artistica che sta per sorgere, dopo le aberrazioni di ieri.

ANTONIO MORASSI.

TRE ISTRUMENTI OTTICI DI COSTRUZIONE ITALIANA.
(*Da sin. a destra:* Teodolite tacheometro a nonii; «circolo meridiano», tacheometro «mod. Catasto Italiano»).

L'OTTICA [1]

Le origini della scienza.

Le vere origini dell' ottica, se non quale scienza propriamente detta, almeno quale manifestazione empirica o quale elementare constatazione di fenomeni, si perdono nella caligine dei tempi; e, parrà strano, si ricollegano non già alla primitiva creazione del vetro, ma all'inizio della produzione delle gemme. Le gemme infatti, sia per il loro sistema di lavorazione, sia per le superfici geometriche imposte a cristalli preziosi e trasparenti, presentano palesi analogie con taluni prodotti dell'ottica; e perciò, anche senza ricordare lo smeraldo col quale il miope Nerone amava lucidare e tingere di verde le immagini del mondo imperiale, giova pur riconoscere che la nascita dell'ottica si può ritenere tanto buia e lontana, quanto buia e lontana è l'anagrafe delle prime pietre preziose.

(1) Le fotografie che illustrano il presente articolo, sono state poste gentilmente a nostra disposizione: per la parte storica dall'illustre *gr. uff. prof. O. Mattirolo* dell'Università di Torino; per la parte industriale e per i microscopi dalla *Soc. An. Comp. Gen. d'Ottica F.lli Gian Franco e Italo Koristka* di Milano; per i due strumenti geodetici infine, nonchè per il cannocchiale astromico, dalla *Soc. An. «La Filotecnica»* del sen. ing. A. Salmoiraghi, pure di Milano, ai quali tutti porgiamo i nostri vivi ringraziamenti. (*N. d. D.*).

Trascurando quindi la storia degli Ayuredi, che oltre venti secoli prima di Cristo avrebbero costruito ed usato il microscopio, e abbandonando, data l'incertezza della destinazione, la scoperta di Lajard, il quale fra le rovine di Babilonia trovò un pezzo di quarzo foggiato a lente, dobbiamo in ogni modo convenire che per avere notizie scritte di applicazioni ottiche bisogna scendere a cinque secoli avanti Cristo. E tali notizie riguardano precisamente gli specchi che erano semplicemente dei sistemi ustorii costituiti da superfici metalliche riflettenti, di cui il comico Aristofane fa replicata menzione. Ma con ciò non vogliamo escludere, si badi bene, che altri specchi metallici non esistessero che epoche immemorabili. E la mitica eccezione di Narciso, il quale, sebbene uomo, s'innamorò di sè specchiandosi in un ruscello munito per la circostanza di funzioni ottiche, conferma, come suol dirsi, la regola.

È certo però che il mondo filosofico greco, il quale aveva tutto pensato e durante lo sforzo dell'enorme pensiero, sotto l'immane fatica, era caduto nelle contraddizioni epicuree intorno all'essenza della materia elementare, indivisibile sebbene di varia grandezza, è certo, ripetiamo, che tale mondo portò il suo con-

DUE DEI PRIMI ESEMPLARI DI MICROSCOPIO: IL PIÙ GRANDE COSTRUITO DALL'OTTICO J. MARSHALL, DI LONDRA, NEL 1740, L'ALTRO DI AUTORE IGNOTO. ENTRAMBI SONO DI PROPRIETÀ DEL PROF. ORESTE MATTIROLO, DIRETTORE DELL'ORTO BOTANICO DELLA R. UNIVERSITÀ DI TORINO.

tributo speculativo anche all'ottica teoretica.

Pitagora, anticipando ogni moderna discussione sulle vibrazioni, sulle ondulazioni, sulle lunghezze d'onda, sul bombardamento atomico, sulle cariche elettriche e sul sistema planetario costituito dall'jone e dagli elettroni, sostenne molto semplicemente che la visibilità dei corpi è data da minutissime particelle, le quali, liberate dai corpi stessi, con opportuno movimento giungono all'occhio.

Empedocle invece, affermò il contrario e non si peritò di concludere che dall'occhio promanano piccolissimi elementi di materia i quali vanno a posarsi sull'oggetto osservato.

A tal punto Platone, il grande padre della metafisica, segue Empedocle; e siffatta concezione potrebbe apparire strana in chi veleggiò con tanto azzurra serenità l'astratto mare delle idee, se non rispondesse al suo medesimo sistema filosofico che pone l'uomo al centro dell'universo: il quale universo, a sua volta, non esiste se non nel pensiero umano, unica entità soggettiva da cui nascono persino le cose ed i fatti del mondo esteriore.

È innegabile però che i platonici, dopo la fatta partenza, rincorsero e fermarono due importantissime leggi fino allora sfuggite all'indagine scientifica. Essi conclamarono infatti che la luce, qualunque sia la sorgente d'onde sgorghi, segue la via retta; e che la sua riflessione avviene con un angolo uguale a quello d'incidenza.

Aristotele esaminò e descrisse diligentemente alcuni fenomeni d'ottica appartenenti al cielo, quali gli aloni, i parelii e l'arcobaleno.

Archimede invece, più pratico, sfruttò, a quanto dicesi, quel cielo stesso, ma per vantaggio della sua terra, e chiese al sole i raggi di fuoco che, concentrati e riflessi dai celebri specchi ustorii, arsero, distruggendolo, il naviglio di Roma. L'esperienza compiuta a mezza estate del 1747 dal Buffon a Parigi dimostrò poi nel fatto come appunto, mediante un sistema catottrico tanto semplice quanto è presumibile lo fosse quello di Archimede, sia possibile, con la riflessione solare, incendiar legna e arroventar ferro, a parecchi metri di distanza.

Ed eccoci al primo scrittore d'ottica che è finalmente, nel terzo secolo avanti Cristo, il geometra Euclide, il quale però, malgrado il suo ingegno matematico, prese nella nostra scienza varie cantonate, eleganti, sì, ma madornali. Falsità scientifiche ne troviamo, a dir vero, in ogni tempo; ed è certo che le falsità scientifiche dei nostri antenati potrebbero talvolta sembrare perfino divertenti se non dovessimo riconoscere che solo salendo quella scala, di cui ogni gradino è un errore o una verità, si giunge sempre più su e più dappresso ai tremendi, assillanti misteri dell'essenza della materia e dell'energia, a quei misteri che ci sconsolano e ci attraggono, che danno un perchè inestinguibile e un sapore amaro di eternità alla ricerca umana, e che non permetteranno mai alla scienza di raggiungere l'assoluto con l'ultima parola denudante.

Abbandonando ora le poche e squallide notizie riguardanti, nel nostro campo, i due Plinii, giungiamo a Seneca, il saggio stoico dell'età neroniana, che descrisse gli effetti di una rozza lente sferica convergente, fabbricata con una bolla di vetro ripiena d'acqua; egli stesso, pur senza occuparsi del potere divergente dello smeraldo concavo di Nerone, che invece Petronio Arbitro faceva oggetto di satiriche cure, trattò delle amplificazioni derivanti dagli specchi incavati.

Ma per trovar traccia positiva delle lenti, le quali venivano considerate come curiosità rarissime e lavorate come le gemme, bisogna scendere ancora al secolo successivo, secondo dell'èra volgare. Claudio Tolomeo, l'astronomo alessandrino, fu il più grande ottico dell'antichità e si occupò con chiarezza della teoria della visione, sperimentando il cammino della luce ed esaminando i problemi relativi agli specchi e alle lenti.

Dopo di lui, in materia di luce — e passi il bisticcio — abbiamo il buio pesto fino al decimo secolo. D'altronde le condizioni spirituali di quella umanità torva, violenta, indecisa, giustificano tanto silenzio, rotto solo dalla fioca voce dell'arabo Alfarabio, l'aristotelico maestro di Avicenna, autore d'un' opera, oggi scomparsa, di prospettiva.

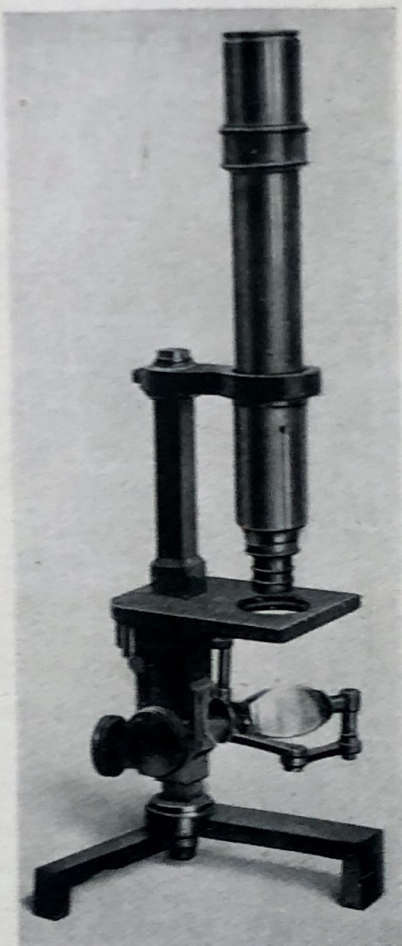
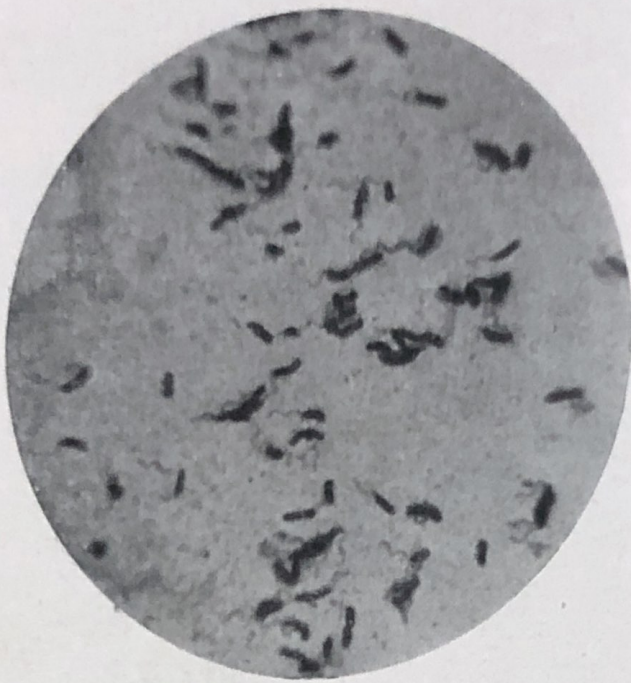
Albazen, altro arabo, sulla fine dell' undecimo secolo ci lasciò parecchio materiale scientifico in cui viene esposta con grande limpidità la teoria della visione ed è affrontato col maggior criterio che i tempi e la recente civiltà orientale potevano consentire, il problema dell'organo della vista. Di Albazen sono appunto alcuni teoremi dedotti per determinare le distanze dell'oggetto dall'occhio e dallo specchio. Riguardo agli specchi, poi, nella sua opera egli descrive ben sette forme diverse di superfici riflettenti.

IL MICROSCOPIO CHE AMICI COSTRUÌ PER SUO USO VERSO IL 1860, OGGI PREZIOSO CIMELIO POSSEDUTO DAL PROF. MATTIROLO.

Notevole frattanto è il fatto che l' ottica potesse finalmente costituire materia di singoli trattati, la qual cosa, se vogliamo esser sinceri, non accade molto frequentemente neppure ai giorni nostri. Appare strano tuttavia che, nonostante la maggiore divulgazione delle lenti, suffragata dagli studi sulle loro proprietà, non si fosse ancora pensato a farne uso per correggere i difetti della vista umana. Vitellio, ad esempio, che nel 1270 scrisse un ottimo testo d'ottica, pur parlando ampiamente dei vari tipi di lenti e del cammino dei raggi attraverso ciascuno di essi, non accenna affatto a tale possibilità.

Le prime applicazioni; occhiali e cannocchiali; "magre e grasse,,; un supplemento diabolico.

A voler cercare le origini delle prime applicazioni ottiche, con quella certezza consueta alla storia che solitamente ha almeno un buon venti per cento di tara, ci vien fatto d' imbatterci in un curioso fenomeno non nuovo, del resto, anche alle altre discipline. Ecco, ad esempio, la scoperta del cannocchiale, la quale viene attribuita nientemeno che a sei diversi inventori: Ruggero Bacone, Giambattista Porta, Tommaso Digges, Giacomo Mezio di Alkmaer, Zaario Jansen e Galileo Galilei. Per i due ultimi poi, si verifica un fatto ancor più singolare: nello stesso anno 1609, Jansen a Middelbourg e Galilei a Padova costruirono entrambi, e all'insaputa l' uno dell' altro, quel mirabile apparecchio ottico che, per usare l'ornata definizione d'un secentesco ammiratore del Galilei, « mercè un combinato viaggio della luce, toglie distanza alle cose lontane e presso te, obbedienti, le reca ».

Non è qui luogo a discussioni sulla paternità del principio, o, quanto meno, sulla pratica attuazione del primo cannocchiale. Ma comunque ci è grato ricordare che anche oggi un tipo assai in uso di questo strumento viene chiamato « galileiano », così, semplicemente; e che il grande fisico nostro, fu senz'altro — ci si passi l'anacronistica irriverenza della frase —, uno fra i primi industriali dell'ottica, o almeno un rinomato quanto tenace costruttore di cannocchiali, che gli venivan richiesti come una meraviglia dagli scienziati, come un miracolo dai profani.

Anche gli occhiali ebbero due padri: l'un d'essi infatti sarebbe il solito Bacone che nel secolo decimoterzo, in più parti dell'*Opus majus* disserta assai per esteso intorno all'ottica in genere. Gli si attribuisce, anzi, da molti autori, oltre alla già discussa invenzione del cannocchiale (e qui chi più ne ha più ne

....IL TETRO REGNO DEI MICROBI.... (BACILLI DEL COLERA ASIATICO VISTI AL MICROSCOPIO).

metta), anche quella degli occhiali, nonchè quella del microscopio semplice; ma entrambe, naturalmente, da dividersi con altri.

Secondo Musschenbrock invece, il vero padre degli occhiali è decisamente quel Salvino Armato che visse a Firenze tra il duecento e il trecento. Sua, in ogni caso, rimane la gloria, oggi tanto ignorata, di aver dato alla cieca umanità il modo di vederci un po' meglio. E i primi occhiali ch'egli costruì permisero certamente a taluno de' suoi conterranei di ammirare più luminose e più brillanti le bellezze della sua divina città. Ma dovettero purtroppo contemporaneamente permettergli di osservare più vicina e più chiara anche una ben trista ora storica, tutta squillante di lotte guelfe e ghibelline, di furor delle plebi, e di biechi odii che una contrada, una collinetta o un torrentello divideva, nutrendo.

Comunque gli occhiali di Salvino Armato dovettero essere, se si tien fede a qualche descrizione del tempo, un po' quelli di Harold Lloyd: grandiosi, pesanti, e sopra tutto costruiti senza economia.

Nè a Firenze, ove all'orafo era familiare il tagliar gemme, e il tingere e l'illuminar diamanti, si può contendere il vanto d'essere stata la culla dell'occhiale, specie quando si pensi che a Palermo e a Venezia troviamo specificate menzioni dell'«occhiaro toscano» e dell'«ocular de Fiorenza che megio si vede». Ma se ciò ancora non bastasse, valga il ricordare come nella stretta cerchia dell'estero di allora, si sieno ritrovati documenti precisi in cui è fatto cenno dell'occhiale fiorentino.

Sarebbe adesso interessante ricostruire l'artigianato dell'occhialeria di quei tempi, artigianato nel quale il difficile lavoro del vetro e delle macchinose montature, pareva sposarsi un po' alla scienza e un po' alla stregoneria; ma purtroppo non molte notizie si hanno in proposito, quando s'escludano quelle di un'anonima cronaca dell'ultimo trecento, in cui si parla, fra l'altro, di cassette misteriose ripiene di lenti « magre e grasse ».

Magre e grasse? È evidente che l'ignoranza del nostro cronista definiva in tal modo le lenti divergenti e le convergenti, ossia, ripeteremo anche ora che nessun cronista ignorante ci ascolta, quelle lenti concave le quali sono usate dai miopi e quelle convesse che sono usate invece dai presbiti.

Indi la cronaca aggiunge ben poco; pare tutt'al più che il paziente scegliesse, dopo lunghe prove empiriche, quanto andava al fatto suo, tentando di leggere « *scritto fino* » e di « *contar capelli* », oppure, guardando fuori, nella contrada, gli «*huomini et i cavalli*».

Ben altro però ci fa qui sapere la storia. Un tal frate Angelotto da Parma, che non bisogna confondere con l'omonimo e contemporaneo Cardinale, tanto maltrattato dal Bracciolini, si sdegnò del supplemento di vista che gli occhiali aggiungevano all'occhio umano; supplemento, secondo lui, totalmente demoniaco. E imprese quindi una vera crociata contro l'invenzione diabolica: la vista, egli cantaferava nelle sue prediche, che pare non avessero altro soggetto all'infuori degli occhiali, la vista ci è data da Dio: essa è perciò

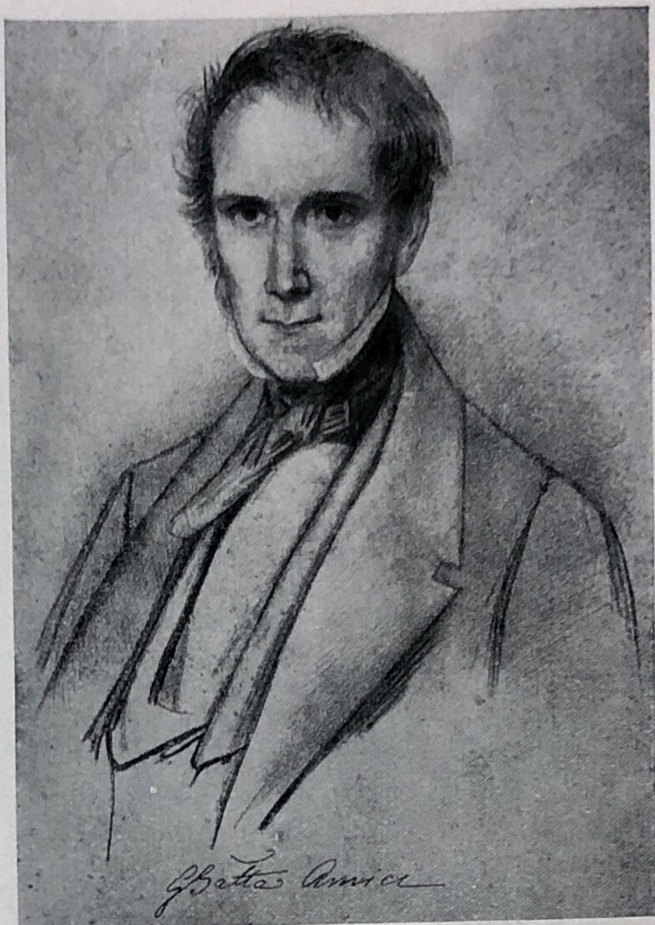
UN CRISTALLO DI FLUORITE OTTICA DELLA MINIERA DI CORVARA NELL'ALTO ADIGE.

divina; orbene, una seconda vista, quella degli occhiali, non può essere che opera del Maligno; e le lenti devono contenere, *in partibus*, almeno un pezzettino del corpo di Satana, diluito entro ciascuna.

Oggi tutto questo mette solamente allegria; ma a quei tempi il nostro bizzarro frate riusciva di certo ad attuare un tale terrorismo scientifico da rendere perplessi anche gli orbi più spregiudicati. Basti infatti ricordare com'egli aggiungesse persino che ad avvicinare, o meglio, a spostare le stelle con le lenti degli occhiali, c'era il pericolo di farle intempestivamente precipitare sulla povera terra già tanto piena, ahimè, di peccatori.

Sorvolando ora sull'opera di Maurolico da Messina, che nei suoi *Theoremata de lumine et umbra*, del 1525, aggiunse all'ottica molte importanti ed originali verità, arriviamo a Giambattista Porta, il quale, nello stesso secolo, diè vita, fra l'altro, a quell'avola della macchina fotografica che risponde al modesto nome di camera oscura. Poco dopo troviamo i primi già ricordati cannocchiali di Jansen e di Galileo; quindi ci si imbatte in Keplero, che nella sua teoria del cannocchiale, del 1611, propose anche l'uso degli oculari convessi, mentre quelli di Galileo erano solamente concavi. Il padre Scheiner tali oculari appunto applicò; e il padre Reitz li migliorò in seguito, componendoli con tre e quattro lenti. È di Keplero inoltre un perfezionamento nella teoria della rifrazione, ripresa poi, e ancor più perfezionata da Snellius: così di Keplero sono i primi teoremi per la determinazione dei fuochi delle lenti.

De Dominis nel secolo decimo settimo trovò il perchè dell'arcobaleno; il quale arcobaleno, come ognuno sa, o dovrebbe almeno sapere, è l'effetto di una riflessione e di due rifrazioni. Cartesio aggiunse a tal proposito anche la spiegazione dell'arco secondario che solitamente accompagna questo meraviglioso spettro del cielo.

Frattanto un rudimentale microscopio semplice, malgrado altre paternità putative, venne costruito dall'olandese Van Leuwenhoeck, verso la metà del 1600; e fu da lui personalmente usato, per le proprie ricerche scientifiche fin quando la morte lo colse, già novantenne, al prediletto lavoro. C'è invece chi afferma, pur senza ricordare Bacone, che il vecchio Jansen di Middelbourg, in collaborazione col figlio, sin dal 1590 avesse preceduto Van

GIOVAN BATTISTA AMICI.

Leuwenhoeck in codesta scoperta la quale per aver troppi genitori, finisce purtroppo col rimanere figlia di ignoti. Ma in ogni modo nessuno potrà negare che il primo microscopio veramente meritevole di tal nome sia opera italiana dell'italiano Eustachio Divini (1610-1695).

Indi, ad Erasmo Bartolino va il merito di avere scoperto nello spato d'Islanda il fenomeno della doppia rifrazione: i suoi esperimenti vennero ritentati e confermati dal celebre Huyghens (1629-1685) che fu anzitutto — ci si perdoni la seconda irriverenza verbale — un altro valoroso industriale dell'ottica. Egli costruì degli eccellenti cannocchiali, e porta infatti il suo nome il notissimo oculare a largo campo per cannocchiale, ancor oggi in uso; il che non toglie, sempre secondo la solita legge storica sopra citata delle paternità scientifiche, che l'oculare medesimo sia anche chiamato oculare di Campani in quanto viene applicato al microscopio, mentre poi nella tecnica microscopica, vedi stranezza del caso, esso è indicato proprio col nome di oculare di Huyghens.

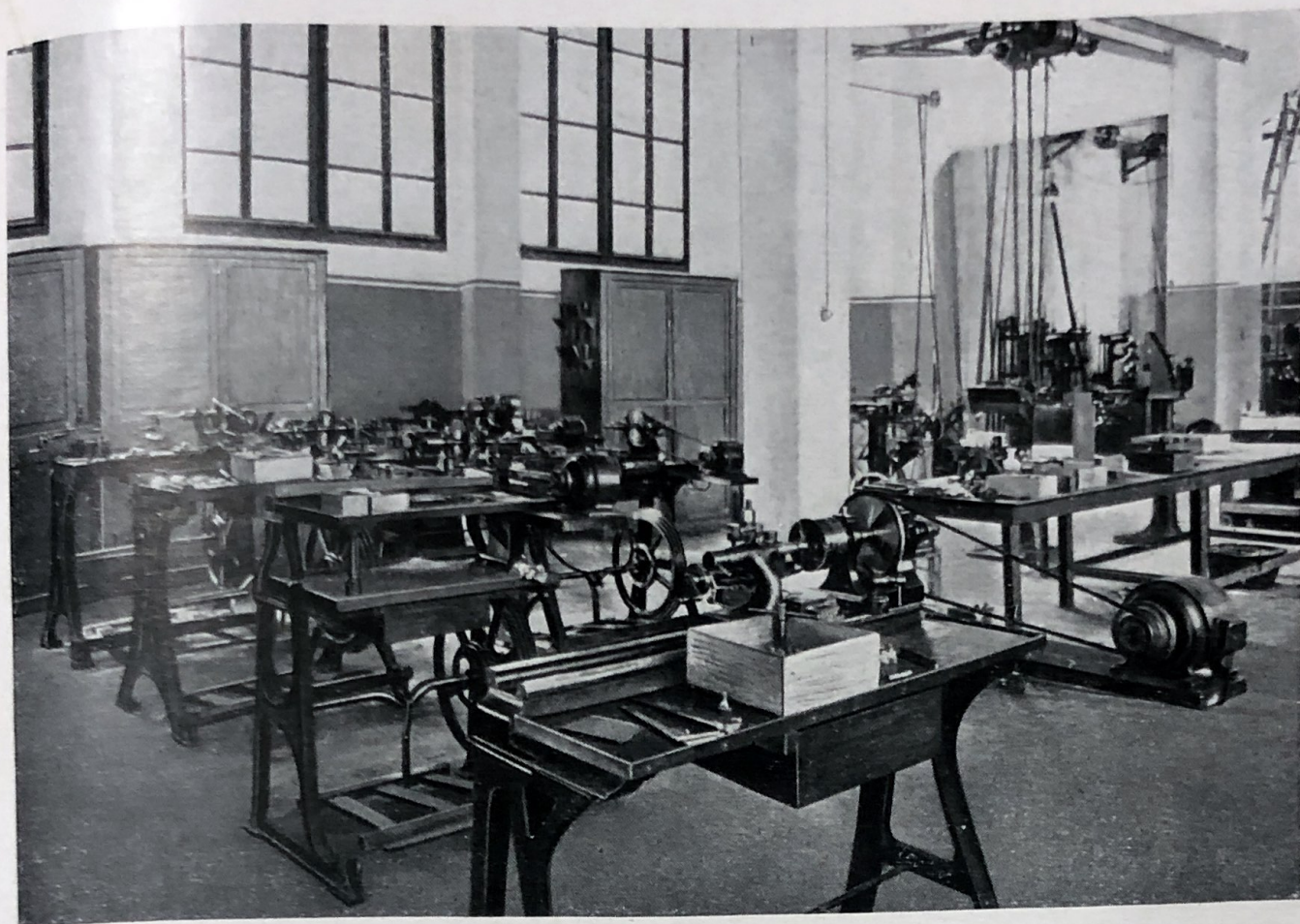
Questo grande olandese, conosciuto inoltre da tutti per l'invenzione della molla a spirale

FORME CHE PORTANO LE LENTI INCOLLATE, PRONTE PER LA LAVORAZIONE, CON LE RELATIVE CALOTTE.

negli orologi, esaminò infine alcuni fenomeni di polarizzazione della luce e fondò la teoria delle ondulazioni che altri — e siamo alle solite — attribuisce invece a quel dotto padre Grimaldi, il quale, con l'esperimento dell'interferenza, aggiungendo luce a luce, produsse l'oscurità. Altri ancora vuole riconoscerne scopritore addirittura Cartesio; ma in ogni modo è certo che tutti costoro la seguirono, come fecero poi, perfezionandola, lo Joung, il Malus e il Fresnel.

In tal maniera, verso la metà del secolo decimo settimo, veniva inferto il colpo di grazia all'antichissima teoria dell'emissione della luce, accettata fino a quei giorni dall'universalità dei fisici e difesa strenuamente perfino dal Newton. Questa teoria, consistente appunto nello spiegare la luce e la visione con l'emissione di minutissimi elementi impalpabili e imponderabili da parte dei corpi luminosi, aveva, del resto, già sollevato qualche dubbio anche nella complessa anima del nostro grande Galileo.

Qui giunti, noteremo come durante l'anno 1663, Giacomo Gregory abbia scoperto il telescopio a specchio o cannocchiale a riflessione, che dir si voglia, migliorato in seguito assai opportunamente dal Cassegrain, dal Newton, dallo Herschel, nonchè da altri più moderni costruttori.

Ed eccoci di nuovo dinanzi a un caso tipo Jansen-Galilei: il gesuita Grimaldi scopre infatti l'inflessione della luce simultaneamente all'inconsapevole Hooke, il quale giunge, con le sue esperienze, al medesimo risultato. Non ci farà quindi meraviglia se tale fatto si ripeterà una volta di più, proprio nei riguardi dello stesso Newton, che inventò appunto il calcolo infinitesimale contemporaneamente a Leibniz. È anche del Newton un'importante serie di esperienze sui colori, iniziata quando era poco più che ventenne; dei quali colori egli determinò i differenti gradi di rifrangibilità. A tal proposito rammenteremo anzi i notissimi anelli che da lui trassero il nome. Oggi stesso, giova notarlo, i colori e gli anelli di Newton servono precisamente a tutti i costruttori ottici per la così detta « prova a co-

UN SETTORE DI UN RIPARTO DI TORNERIA MECCANICA DI PRECISIONE.

lori » delle superfici di cristallo lavorato.

Nel 1676 il danese Roemer, osservando le eclissi dei satelliti di Giove, scoprì la velocità della luce. Al Bradley spetta invece, oltre alla paternità di un metodo per determinare tale velocità, metodo cui seguirono quelli più completi del Fizeau e del Foucault, anche la teoria, da lui enunciata nel 1727, delle aberrazioni ottiche, fra le quali citeremo solamente quella sferica (immagini non piane nel centro e ai bordi) e quella cromatica (margini della cosa otticamente osservata diversamente colorati per differente rifrangibilità dei raggi riflessi). All'inglese Dollond, seguíto poi dal Cléraut, dal D'Alembert e dal gesuita siciliano Ruggero Boscovich, spetta infine la teoria dell'acromatismo delle lenti che lo scienziato britannico rivelò nel 1757; teoria codesta, che si riferisce appunto alla seconda di tali aberrazioni, e mira precisamente ad evitare il formarsi di iridescenti colorazioni irreali, dovute alle diverse lunghezze d'onda, lungo i lembi di un oggetto visto attraverso un mezzo ottico semplice. A dir vero, sebbene Newton avesse ritenuto che il cromatismo delle lenti fosse irrimediabile, la prima pratica attuazione della correzione acromatica era già avvenuta in alcuni esemplari di cannocchiali, fin dal 1733, ad opera dell'ottico Hall, il quale però, gelosissimo, ne aveva voluto tener segreta la spiegazione.

Qui converrà ricordare, pur di sfuggita, il matematico Lambert, da cui trasse il nome la nota legge fototermica detta del coseno.

Ma pervenuti a tal punto della nostra rassegna, contenuta — per ragioni di spazio — in termini puramente cronologici, non si riesce a seguire, descrivendoli, i passi giganteschi di una scienza che procede ormai di conquista in conquista, di applicazione in applicazione. Citeremo quindi solo per sommi capi alcuni eccelsi nomi: Guglielmo Herschel, il grande astronomo costruttore, come dicemmo, di potenti cannocchiali a riflessione, e autore di pregiati studi sui colori dello spettro; Tommaso Joung, inventore dell'ottimetro, nonchè sviscerатore della teoria delle interferenze, già formulata, del resto, da Grimaldi, e spiegata poi solamente con quella delle ondulazioni; Wollaston, celebre, fra l'altro, per la camera lucida da lui scoperta e tuttora tanto in uso nel disegno; Malus, inventore definitivo — diremo così — della polarizzazione della luce (1810), anch'egli, però, preceduto nelle ricer-

che da Bartolino, da Huyghens, da Grimaldi, e seguíto poi da Arago, da Seebeck, da Biot, da Nicol, da Noremberg, da Brewster, da Fresnel e da Ahrens; e citeremo infine Weastone, Brewster, Steinhauser, creatori ciascuno d'un proprio stereoscopio.

Ma per concludere, entro il secolo scorso, ricorderemo frettolosamente e alla rinfusa nonostante il valore e la diversità dei loro meriti personali: Rumford, Fraunhofer, Bérard, Bunsen, Melloni, Petzwal, Steinheil, Helmholtz, Mayerstein, Morichini, Kessler, Amici, Rutherford, Gauss, Listing, Ramsden, Porro, Govi, Kellner, Christiansen, Nachet, Hartnack, Chevalier, Wenham, Ross, Beck, Merz, Abbe.

Porro, ad esempio, ideò il primo cannocchiale prismatico che egli stesso offrì in omaggio a Napoleone III, dopo averlo costruito a Milano nella propria officina, tuttora viva; officina d'onde inoltre era uscito a quei tempi un noto tacheometro. Amici lasciò il nome al suo prisma e al suo microscopio. Abbe creò, si può dire, il microscopio moderno e gittò in tal modo le basi di quel novello mondo che, nato da un sistema ottico, ha reso d'un tratto enormi, quando non li ha addirittura creati, altrettanti rami di quelle scienze, le quali, sorte con l'esame dell'infinitamente piccolo, si accostarono religiosamente alle scaturigini della materia, dell'energia, della vita.

Infatti, pur prescindendo dal vario e cospicuo contributo recato ad ogni scienza, il microscopio ci ha largito infiniti vantaggi sociali, fra cui basta accennare alla rivelata visione del tetro regno dei microbî, sullo studio dei quali poggia ormai in gran parte l'edificio della salute umana.

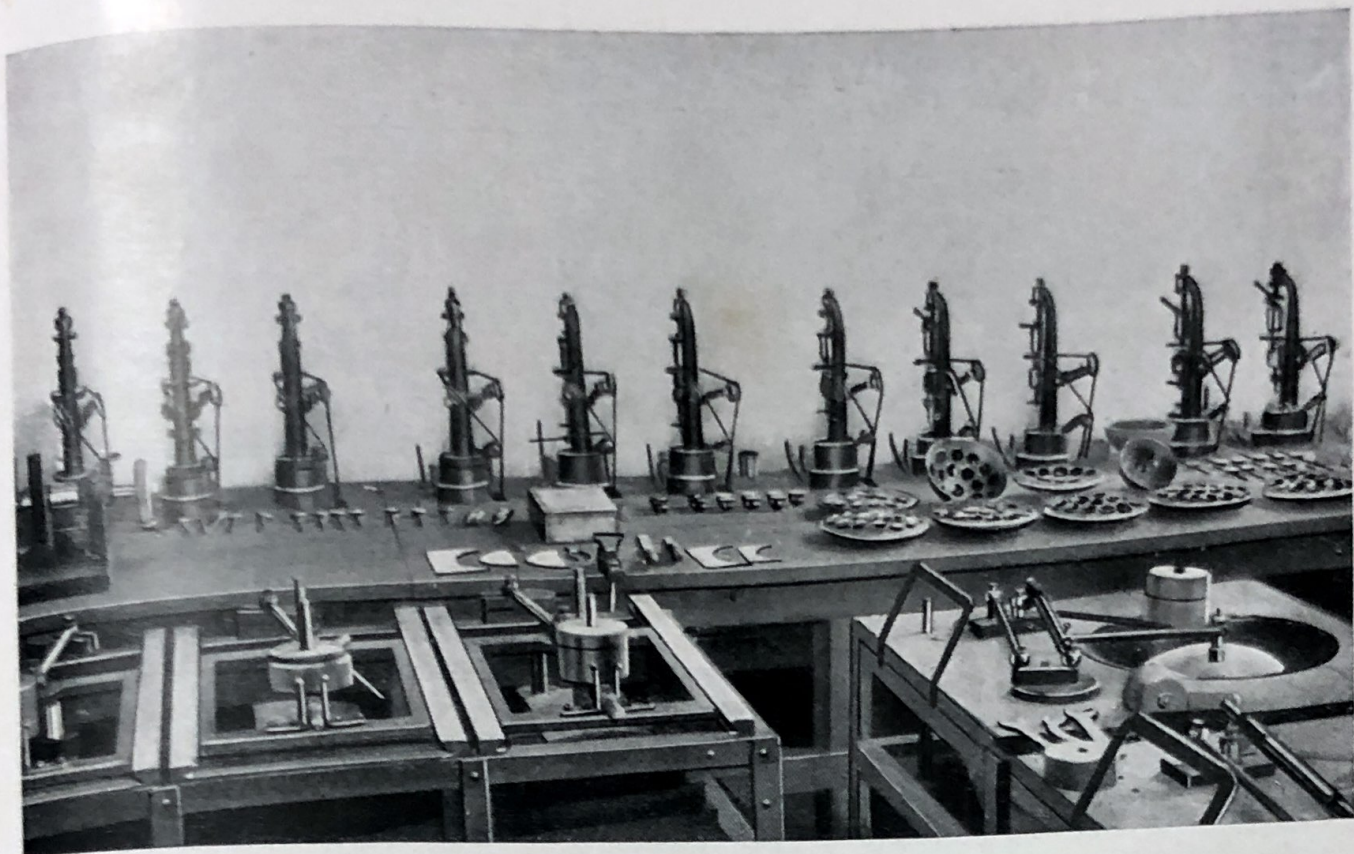
E se ai nostri giorni possiamo solamente sorridere rievocando la presunta sapienza batteriologica di Renzo Tramaglino che i monatti ritenevano ad ogni costo «un povero untorello», non si può invece non fremere al pensiero che, l'umanità contemporanea, dopo aver forse di ben poco superato le mentalità diagnostiche dell'arguto Tadino o del classico Settála, sarebbe ancora esposta, col terrore degli inermi, alle invisibili aggressioni del microcosmo, e ai sinistri pericoli di quelle epidemie che fortunatamente il tempo relegò per sempre in un angolo buio del passato fra spente rovine di mondi scomparsi e polvere fredda di stelle.

Gli strumenti e le loro lavorazioni; l'industria ottica.

Prima di occuparci di quei moderni apparati ottici ed ottico-meccanici, che tanto agevole resero il viaggio delle scienze lungo la strada veramente imperiale della conoscenza e dai quali trae vita e valore una fra le più elette industrie umane, converrà dare uno sguardo, sia pur fugace e di scorcio, all'arte della vetreria, poichè l'ottica ne è tributaria ed alleata insieme.

Anche l'origine del vetro si perde fra le tenebre che avvolgono i primi millenni della storia. Sappiamo tuttavia che l'arte del vetro era nota al popolo fenicio, a quel grande popolo semitico di commercianti e di navigatori, il quale ben ventiquattro secoli prima di Cristo dominò i mercati del suo mondo, e fu, veramente a ragione, definito l'inglese dell'antichità. Se tale origine si può quindi attribuire al mitico Cadmo, il fenicio padre dell'alfabeto, è però da tutti ormai riconosciuto che gli Egizî, nel mille avanti Cristo, non solo fondevano egregiamente il vetro, ma giungevano persino a preoccuparsi della sua composizione e de' suoi requisiti, tentando di renderlo bianchissimo e di vincerne la spiacevole fragilità. Anche oggi, del resto — giova pur dirlo — l'egizio problema del cristallo infrangibile è più o meno insoluto.

Ma che cos'è il vetro? Esso, in genere, si compone di un miscuglio di sabbia silicea fusa ad alta temperatura insieme con sali di potassio o di sodio; e la sua lavorazione avviene mediante un sottile tubo cavo che, negli ardenti crogiuoli, spinti verso i mille gradi, pesca la materia pastosa, la quale, prima del raffreddamento, viene rapidamente o soffiata, o stirata, o infine immessa in appositi stampi. Per le lastre, e per taluni «moulages», si attua, in genere, solamente la colatura diretta.

Ma se molte sono le vetrerie comuni, ben poche purtroppo sono nel mondo le vetrerie scientifiche, ossia quelle destinate a produrre i cristalli speciali che si usano in ottica. Infatti, per correggere le numerose aberrazioni di cui già facemmo cenno, bisogna disporre di una gamma assai estesa di mezzi trasparenti dotati di differenti indici di rifrazione e di dispersione; e non è, speriamo, chi ignori come persino la più semplice lente acromatica sia composta di due vetri, il «flint» e il «crown»; vetri codesti di diversa densità e,

FUSI D'OTTICA.

conseguentemente, di diversi requisiti ottici. Perciò, nelle singole fusioni, le vetrerie scientiche devono raggiungere un'approssimazione che supera, ad esempio, la quinta o la settima decimale dell'indice di rifrazione; esse devono inoltre evitare, con una stretta sorveglianza termica, il formarsi di ineguali tensioni interne nella massa necessariamente e perfettibilmente omogenea; il che poi si ottiene, entro appositi forni di assoluta immobilità, mercè un raffreddamento bene spesso regolarmente inferiore a un grado all'ora.

Ed è solo a prezzo di tanto rigore che si possono fornire i varii tipi di cristallo ottico, provvisti ciascuno di quelle caratteristiche le quali qui sarebbe fuor d'opera enumerare. In tal modo dunque, con particolare riguardo alla loro struttura intimamente legata ai requisiti richiesti, si fabbricano, meticolosamente lavorandoli, gli speciali vetri al boro, allo zinco, al fluore, al piombo, al bario, all'uranio e via dicendo.

Ma purtroppo questo tema è doloroso per noi, poichè dobbiamo sinceramente dichiarare che in Italia non esiste alcuna vetreria scientifica. A conforto di ciò conviene tuttavia considerare che le fabbriche del genere si possono, in tutto il mondo, contar sulle dita. Basti dire, infatti, che di celebri ne ha una la Francia, una l'Inghilterra e una solamente quel paese che può considerarsi la culla dell'ottica moderna e che è per l'appunto la Germania. Oggi però anche in casa nostra si cerca di attuare *ex-novo* questa gelosissima industria tanto difficile e di così annosa esperienza, e si è progettato di dar vita a una vetreria nazionale, onde si spera di annullare siffatta servitù.

Ci è gradito ora ricordare come l'arte vetraria abbia essa pure una sua nobiltà; lo stesso Colbert, quel grande successore del Fouquet che Luigi XIV ereditò dal Mazzarino, e che tanto ebbe a cuore la grandezza della Francia, favorì, tra l'altro, l'industria del vetro e dello specchio, importando dall'estero i primi maestri artieri, ai quali diede liberalmente ricchezza ed onore. Al qual proposito, anzi, noteremo che i nobili, sotto l'*ancien régime*, potevano esercitare, senza diminuirsi, l'onorevole mestiere del vetraio.

Ma dopo aver parlato di ciò, è opportuno finalmente rammentare come all'ottica portino il loro tributo anche le industrie minerarie e le chimiche; essa infatti ha bisogno assai spesso di cristallo di rocca, o quarzo che dir si voglia, di spato d'Islanda, di selenite, di mica, di allume e di fluorite. Per quest'ultima poi, che altro non è se non un rarissimo cristallo di floruro di calcio, ci è grato poter affermare che la migliore miniera del mondo è quella di Corvara nell'Alto Adige, divenuta

....LA DIFFICILE LAVORAZIONE DI TALUNE LENTI DA MICROSCOPIO.... PIÙ PICCOLE DELLE PIÙ PICCOLE GEMME.... - ESSE DEVONO POSSEDERE UNA TALE PRECISIONE DI CURVE, DA RENDERE NECESSARIO BENE SPESSO IL SEGUIRLE, DURANTE LE DIVERSE FASI COSTRUTTIVE, OSSERVANDOLE CON ALTRI SPECIALI MICROSCOPI BINOCULARI....

italiana con la guerra. Tale miniera è attualmente in concessione, per quanto riguarda il minerale ottico, a una fabbrica nazionale di strumenti ottici, che potendo così regolare il mercato della migliore fluorite, rende un po' di pan per focaccia agli stranieri, con l'esclusività del prezioso prodotto.

Nè, qui giunti, c'indugeremo a riferire i prezzi, relativamente favolosi, che la maggior parte dei più difficili vetri d'ottica e, in particolare, i cristalli migliori di fluoruro di calcio, possono raggiungere.

Ed ora, esaurita sommariamente la parte storica e preliminare, veniamo al problema della costruzione della lente.

Come si costruisce dunque una lente?

Anzitutto, se il vetro è in lastra, lo si taglia con un comune diamante da vetraio, e abilmente, mediante una pinza, lo si sbocconcella negli spigoli, per imporgli una forma pressochè rotonda; se invece è in blocco o in pane, lo si seziona a poco a poco, comprimendolo contro un sottile disco metallico che di solito porta incastati alla sua periferia numerosi diamanti minuscoli e ruota rapidamente, umettato di petrolio, in funzione di sega circolare.

Tutto ciò, si capisce, qualora il cristallo non sia già *moulé* o, per dir meglio, stampato nella foggia voluta.

Si prende quindi il pezzo greggio; mediante catrame o ceralacca lo si incolla sopra una speciale forma sferica cosiddetta «portante», e gli si assicura, a caldo, l'esatta posizione con una diversa forma opportunamente calibrata, che vien chiamata « bloccante »; indi ancora si procede alla sua « sbozzatura », che avviene ad opera di un tornio verticale, altrimenti detto « fuso d'ottica», sul quale gira a determinata velocità un'altra opposta calotta sferica di metallo, dotata della curva prestabilita. Il vetro, frattanto, costretto a sfregare contro tale calotta, mercè un opportuno sgocciolamento di acqua mista a sabbia, si corrode a poco a poco, assumendo lentamente, nella sua faccia logorata, la prima ruvida sagoma di lente.

Ed è precisamente così che la sabbia, dopo aver costituito l'essenza stessa del cristallo, si adatta anche a lavorarlo secondo le esigenze ottiche; la quale medesima sabbia sarà poi quella che, sotto forma di elementi duri del pulviscolo atmosferico, lo distruggerà otticamente, rigandone e rendendone opache, durante il lungo uso, le lucide superfici lenticolari. Per il che essa, prima e poi, nel fare e nel disfare, si deve veramente definire la migliore alleata degli ottici.

È inutile aggiungere che si possono contemporaneamente incollare sulle forme portanti tanti vetri quanti il raggio di curvatura delle calotte e il diametro dei singoli pezzi consentono, ottenendo in tal modo la contemporaneità d'una lavorazione multipla.

Indi si procede alla «smerigliatura», ripassando, con vari smerigli di grana sempre più piccola, e su altri torni analoghi ma un po' più complessi, le superfici già lavorate dalla sabbia.

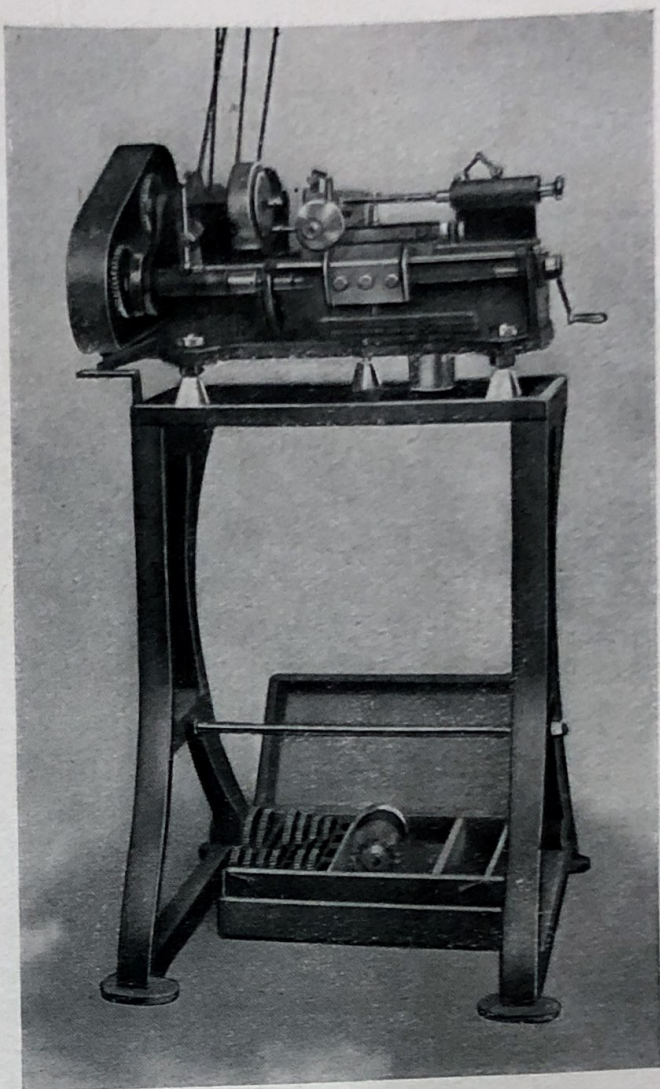
Infine ancora, ha luogo la cosiddetta «pulitura», la quale si compie sopra macchine similari, mercè opportuni movimenti eccentrici e rotatorii delle solite forme: si ricopre a tale scopo quella delle due che non porta incollato il vetro ma che deve invece corroderlo, con un panno speciale, con uno strato di pece, o con altra sostanza comunque adatta al tipo di lavorazione. Indi la si spalma abbondantemente, previo inumidimento, di quella polvere minutissima che è il sesquiossido di ferro, vulgo *rossetto*, e si lascia girare il tutto per un tempo determinato.

In tal modo la superficie di una faccia del cristallo acquista la brillante lucentezza necessaria; e va da sè che il medesimo lavoro dovrà ripetersi tal quale anche sull'altra faccia, per avere la lente del tutto finita.

Le più moderne fabbriche d'ottica, e in ispecial modo quelle di assoluta precisione, hanno ormai ripudiato l'antica sabbia e il classico rossetto, che sostituiscono invece con prodotti di maggiore efficacia e di miglior finezza; ma il procedimento rimane su per giù invariato.

Di tutto questo lavoro, ben pochi però sono edotti; e solo chi, riuscendo a vincere la gelosa riluttanza dei costruttori, ha potuto visitare uno stabilimento del genere, può ricordare lo strano aspetto degli operai, diabolicamente tinti di rosso, come le loro macchine, dalla testa ai piedi, ed avvolti entro fantastici scenarii di colore, che paiono, tra il martellar dei congegni, altrettante nibelungiche figurazioni.

Nè ci indugeremo a descrivere la difficile lavorazione di talune lenti da microscopio, le quali, per il loro diametro talvolta vicino al millimetro, sono già più piccole delle più piccole schegge di gemme; esse devono possedere inoltre una tale precisione di curve da render necessario bene spesso il seguirle, durante le diverse fasi costruttive, osservandole con altri speciali microscopi binoculari, di cui talune fabbriche moderne sono dotate. La loro montatura poi, è opera di artefici meccanici provetti, e si riduce ad un'incassatura ottica di eccezionale perfezione; basti dire che gli spessori delle lenti e le altezze delle une rispetto alle altre, hanno valori di solito minori della centesima parte di un millimetro.

Aggiungeremo anzi, per quanto concerne la lavorazione meccanica dei pezzi componenti tali apparati, che esiste uno speciale tornio,

....ESISTE UNO SPECIALE TORNIO - SE COSÌ POSSIAMO CHIAMARLO - LE CUI DIVISIONI CORRISPONDONO ADDIRITTURA A UN DECIMILLESIMO....

se così possiamo chiamarlo, le cui divisioni corrispondono addirittura a un decimillesimo; e con vera soddisfazione qui noteremo come uno dei rarissimi esemplari di questa preziosa macchina sia oggi proprio posseduto da una fabbrica italiana.

Torniamo, frattanto, alla tecnica costruttiva.

Le lenti già otticamente lavorate vanno di frequente incollate fra loro, mediante mastici speciali, di cui il più noto è il balsamo del Canadà; e molti lettori potranno infatti ricordare d'aver talvolta veduto delle iridescenze (i colori di Newton) nell'interno dei cristalli di qualche obbiettivo guasto; iridescenze dovute al distaccarsi, in quel punto, della sostanza che univa insieme i due vetri.

Abbandonando infine il così detto centramento che è poi l'operazione destinata ad assicurare l'omocentricità dell'asse ottico, passeremo ad esaminare molto sommariamente i singoli strumenti ottici, anche per vedere i

risultati di questa eletta industria in Italia. Dai primi occhiali e cannocchiali che ebbero la diretta cittadinanza italiana, molta strada, invero, si è fatta.

Riguardo ai binocoli prismatici, se è trascurabile il quantitativo da noi prodotto in confronto a quello importato specialmente dalla Germania, occorre considerare che la quasi totalità delle forniture belliche di quest'articolo è affidata per contro all'industria nazionale. Sempre in Italia, si fabbrica qualche ottimo apparecchio da proiezione epidiascopica; ed è altresì favorevolmente nota anche all'estero la nostra produzione di strumenti geodetici che trasse origine dal grande Porro, e ne continuò la gloriosa tradizione.

IL PIÙ MODERNO MICROSCOPIO MONOBINOCULARE (COSTRUZIONE ITALIANA).

È inoltre abbastanza sviluppata l'occhialeria, vuoi nel ramo delle lenti, vuoi nel ramo di talune montature; ma la concorrenza della Francia, coi prodotti del Giura, e della Germania, con quelli di Rathenow, sono purtroppo sensibilissime, poichè le rispettive nazioni esportatrici posseggono dei paesi intieri ove per consuetudine ereditaria la lente si lavora persino nelle case private, facendone in tal guisa rimanere, con le esigue spese generali di un domestico artigianato, assai basso il prezzo iniziale di costo.

Sorvolando ora, e alla rinfusa, su taluni strumenti scientifici quali i telescopi in genere, i telemetri, i cannocchiali astronomici, gli stereocomparatori per i rilevamenti fotogrammetrici del terreno ad uso topografico e catastale, i calibri ottici per le industrie, i divisori analoghi per le macchine utensili, le *loupes* di collaudo, i fari parabolici, sferici e lenticolari, i diffusori di luce, gli apparecchi di collaudo dei pezzi meccanici mediante proiezione, i periscopi per i rilievi subacquei, anche fotografici, e per l' esame esterno di locali chiusi, gli apparati ottici applicati all'endoscopia medica come, ad esempio, il cistoscopio, i banchi per esperienze, gli strumenti ottici da disegno, gli stereoscopi, i polarizzatori, i sistemi ottici facenti parte degli apparecchi di televisione, i modernissimi Planetarii, le applicazioni ottiche oggi avvenute persino in fonografia, gli spettroscopi, i capillariscopi, gli agglutinoscopi, i ginandroscoui, i saccarimetri, i refrattometri; sorvolando su tutto ciò, ripetiamo, pur senza dar troppo peso al fatto che qualcuno di tali strumenti viene anche costruito in Italia, vogliamo invece qui ricordare un ben diverso ma ben più alto merito della nostra industria.

E tale merito va conclamato, poichè si unisce intimamente, come già si unì durante la recente guerra, alla difesa bellica del nostro Paese.

Possiamo infatti confermare, con sereno orgoglio, che, malgrado la forte concorrenza dei prodotti esteri sul mercato commerciale, l'Italia, per quanto concerne gli strumenti ottici destinati alle sue Forze Armate, oggi fa, si può dire, completamente da sè.

Ed è inutile quindi rammentare i nostri periscopi per sottomarini, i nostri *viseurs* per aeronautica, i nostri binocoli prismatici per tutti gli usi di guerra, i nostri cannocchiali di puntamento per artiglieria, i nostri strumenti ottici per navigazione, i nostri grandi fari bellici, i nostri telegrafi ottici, nonchè infine i nostri numerosi nuovi apparati, sui

quali evidenti ragioni consigliano di non dare specificati ragguagli.

Per quel che riguarda la fotografia, di cui è caduto recentemente il centenario, non crediamo necessario intrattenere lungamente il lettore, il quale ha già attinto studi e notizie da chissà quante pubblicazioni, comprese *Le Vie d'Italia*, che hanno trattato tale argomento. Comunque diremo che se in Italia la produzione di macchine e di obbiettivi fotografici non è certo molto abbondante, abbastanza sviluppata è per contro la fabbricazione di apparecchi cinematografici, specialmente da proiezione e da scuola.

Nè possiamo conchiudere questa nostra rassegna passando sotto silenzio quell'importante conquista dell'industria ottica, forse tecnicamente la più difficile, che tanto sviluppo ha ormai nella nostra Patria, e che è appunto il microscopio. Al qual proposito, sebbene in tutto il mondo sieno tre o quattro al massimo i buoni fabbricanti di tale strumento, bisogna riconoscere come esso, per tutti i suoi molteplici usi medici, scientifici ed industriali, venga pure costruito mirabilmente in Italia, ove la miglior tradizione scientifica ha così una propria personalità e una propria chiara essenza di lavoro e di fede.

SEZIONE LATERALE DEL PIÙ MODERNO MICROSCOPIO MONOCULARE, CON LA SEZIONE FRONTALE DEL DISPOSITIVO BINOCULARE.

Via travagliata, dunque, quella dell'ottica; via travagliata e gloriosa. L'ha battuta nei secoli, anche il nostro paziente e tenace Paese; ma se oggi Galileo vive la sua vita astrale nella sfera di Dante e di Leonardo, da tanta altezza, per l'amore della sua opera eterna, egli che morì cieco, finalmente ci guarda; e ci vede.

ALESSANDRO ALESSANDRI.

Consoci!

Al presente numero è annessa la scheda di votazione « ad referendum » sugli oggetti posti all'Ordine del Giorno dell'*Assemblea dei Soci del T. C. I.* pel 1929; votazione che si chiuderà il 31 luglio. Ogni buon Socio deve sentire che l'atto tanto semplice di partecipare alla votazione, costituisce un dovere morale ed è il modo più semplice per manifestare il proprio giudizio sui criteri con cui il Touring viene diretto e amministrato.

Vi preghiamo dunque di voler spedire subito (perchè il ritardo ingenera facilmente la dimenticanza) la vostra scheda.

VIAGGI E SCOPERTE DI NAVIGATORI ED ESPLORATORI ITALIANI

Nel numero di gennaio de Le Vie d'Italia *dello scorso anno, davamo l'annunzio ai nostri lettori di una magnifica iniziativa della* Casa Editrice Alpes, *di Milano, che si era proposta di illustrare, con la stampa di una Collezione di* Viaggi e scoperte di navigatori ed esploratori italiani, *ben sette secoli di attività marinara ed esplorativa italiana attraverso tutti i mari e tutti i continenti della Terra. - La Casa Alpes va magnificamente mantenendo la promessa, avendo già pubblicato nel 1928 i primi 6 volumi della collezione stessa (di cui diamo qui una breve recensione); e preannunziando per il 1929 la pubblicazione di altri 6 volumi, che elenchiamo, alla fine, con i loro titoli.*

« Quando si consideri che la Spagna si « giovò dell'opera di Colombo, l'In« ghilterra di quella dei Caboto, la « Francia di quella del Verrazzano, « il Portogallo di quella del Ca' da Mosto, bi« sogna ammettere che nelle cose marittime « gl'Italiani superavano allora tutte le nazio« ni, sebbene i frutti dei loro viaggi servisse« ro soltanto ad arricchire altrui, nè restasse « all'Italia un palmo solo dei tanti territorî « scoperti ».

Fin dal primo volume della nuova collezione di *Viaggi*, si trova una eloquente dimostrazione delle suaccennate sintetiche affermazioni del Berghaus. La diffusa introduzione storico-critica di Rinaldo Caddeo, premessa agli scritti di Alvise da Ca' da Mosto e Antoniotto Usodimare, è una stringente rivendicazione del valore dei navigatori italiani, nei secoli del medioevo. Principalissima, in queste pagine, la ricostruzione critica della spedizione dei fratelli Vivaldi, genovesi, i quali, nella primavera del 1291, partirono a bordo di due galee dal porto di Genova allo scopo di pervenire alle Indie attraverso l'Oceano. Le due navi percorsero il Mediterraneo occidentale, sboccarono, per lo Stretto di Gibilterra, nell'Oceano Atlantico, volsero la prora in direzione di mezzodì: poi sulla sorte loro corsero leggende e notizie non chiare: si disse che, giunte le due navi non lungi dal Capo Bojador, una d'esse avrebbe naufragato e che l'altra, dopo raccolti i naufraghi, avrebbe proseguito il cammino periglioso, finchè, sorpresa la nave da predoni del mare, i naviganti sarebbero stati catturati e portati in prigionia nell'Etiopia, dominio del leggendario Prete Gianni. Una superficiale e affrettata ricerca determinò la persuasione che la spedizione non fosse andata più in là del Senegal, e che quindi la cattura dei Vivaldi e dei loro compagni si fosse verificata nell'Atlantico, in prossimità della costa occidentale del continente nero. Il Caddeo, invece, mercè un sottile accurato controllo delle notizie pervenute fino a noi, degli antichi mappamondi, delle cognizioni storico-geografiche che sono in nostro possesso, arriva a queste diverse conclusioni: che, cioè, una delle due navi della spedizione Vivaldi ha costeggiato l'Africa occidentale da nord a sud in tutta la sua estensione, ha doppiato il Capo di Buona Speranza, ha navigato l'Oceano Indiano risalendo da sud verso nord, finchè, poco lungi da Mogadiscio o da Socotra, fu catturata dai pirati, e i genovesi furono trattenuti prigionieri del Prete Gianni, sovrano cristiano d'Etiopia, il quale voleva sfruttare la capacità degli europei per il progresso del suo regno. Ognun vede l'importanza storica di queste attendibili deduzioni critiche del Caddeo: non già i portoghesi, ma gli italiani, i Vivaldi, furono adunque i primi europei che passarono dall'Oceano Atlantico all'Indiano; non già Bartolomeo Diaz e Vasco de Gama furono i primi a superare il Capo tempestoso, bensì i due intrepidi mercanti genovesi, quasi due secoli innanzi. E in queste stesse pagine il lettore troverà altre copiose notizie, sul primato dei navigatori atlantici italiani, sull'efficacia che il *Milione* di Marco Polo ebbe nell'indirizzare le imprese dei portoghesi, sul concorso recato dagli italiani ai viaggi d'esplorazione patrocinati dal principe Enrico il Navigatore.

*

Anche la nuova edizione del *Milione* di Marco Polo, che fa parte di questa Collezione, servirà a sempre più diffondere la reverenza per quell'ardito pioniere, a tener vivo il ricordo di quel sommo fra tutti gli esploratori antichi e moderni. È pubblicata a cura di Ranieri Allulli, geniale scrittore, versatissimo nell'argomento, il quale non si è scostato soverchiamente da quello che può ritenersi il testo classico del libro del Veneziano, quello cioè approvato e raccomandato dall'Accademia della Crusca e designato comunemente l'*Ottimo*.

*

Il primo viaggio intorno al mondo, di Antonio Pigafetta, è qui pubblicato in un testo che, a nostro modesto avviso, non potrebbe essere migliore. Camillo Manfroni, che ha presieduto a quest'edizione, aveva tutte le doti per far opera perfetta: non soltanto ha compiuta dottrina scientifica, ma altresì, essendo egli veneto, quell'intuizione delle forme dialettali che nel testo di questa narrazione del vicentino Pigafetta non sono infrequenti; ragion per cui il testo qui pubblicato, non solo riproduce quello eccellente apparso tanti anni or sono, a cura del Da Mosto, nella Raccolta Colombiana, ma lo perfeziona qua e là, lo rende più accessibile e più intelligibile alla

comune dei lettori, specie di quelli che ignorano le forme dialettali venete. La relazione del Pigafetta fu stesa, come ognun sa, durante il memorabile viaggio di Magellano, il primo viaggio di circumnavigazione del mondo; e il Pigafetta fu uno dei fortunati diciotto superstiti; uno di quei diciotto che, essendo partiti il 20 settembre 1519 da San Lucar de Barrameda in Ispagna, ebbero la grande ventura di approdare allo stesso porto tre anni dopo, il 6 settembre 1522, dopo avere superato 14.460 leghe e lasciato lungo il periglioso cammino alcune centinaia dei loro compagni, periti durante il tribolato percorso, per le privazioni, le sofferenze, l'ostilità degli indigeni delle nuove terre scoperte o dei portoghesi concorrenti implacabili. È dunque, questo del Pigafetta, un documento storico d'una impresa importantissima, la quale, se non fu compiuta e guidata da un italiano, si svolse tuttavia sulla strada aperta da un grandissimo italiano, il Colombo, ed ebbe tuttavia, oltre al Pigafetta, il Pancaldi ligure, e altri venti o ventuno italiani.

✱

Vivo, piacevole, attraente è l'*Itinerario* di Ludovico da Varthema, bolognese. Nulla si sa di questo viaggiatore, nulla resta di lui oltre questo suo singolare *Itinerario,* che ce lo mostra ardito, sagace, audacissimo, uomo rotto a tutte le sorprese d'una vita irrequieta e avventurosa. Egli viaggiò a lungo, per quasi sette anni, da Venezia al Cairo, a Damasco; fu poi con i pellegrini musulmani nella vietata città Santa di Medina e della Mecca, percorse lo Yemen, fu prigioniero a Ruda di quel Soldano e avrebbe forse in quell' occasione perduta la vita se la regina non si fosse invaghita di lui e non l'avesse quindi protetto; fu sulla costa africana e di là fece vela per l' India, ch' egli viaggiò in diverse parti, navigò ancora giungendo alle isole di Giava e Sumatra, e finalmente, stanco di peregrinazioni, si presentò al campo dei portoghesi a Cananor e quivi fu prezioso informatore dei preparativi guerreschi cui erano intenti gli indiani: combattè, si guadagnò il titolo di cavaliere sul campo, fece ritorno in Europa e quindi in Italia dove scrisse l'*Itinerario,* di poi tradotto in varie lingue e pubblicato numerose edizioni. La prefazione di Paolo Giudici è dotta, esauriente.

✱

Di non minor valore è il *Viaggio a' Tartari* di Giovanni da Pian del Carpine, tradotto a cura di Giorgio Pullè, che scrisse anche la diffusa prefazione e le molteplici note che illustrano lo scritto del francescano. È questo uno dei più antichi resoconti di viaggi, anteriore allo stesso *Milione,* giacchè il viaggio in Tartaria fu compiuto da Giovanni da Pian del Carpine — per incarico del Pontefice, che sperava in tal guisa placare il bellicoso re dei Mongoli, il capo delle orde devastatrici che s'erano avanzate sino in Russia, in Polonia e in Ungheria, suscitando terrori in tutta l'Europa — negli anni 1245-1247. Al suo ritorno da Caracorum, capitale della Mongolia, dov'era stato accolto pacificamente, benchè a nulla di concreto e di utile dovesse servire il tentativo del Papa, Giovanni da Pian del Carpine scrisse questa narrazione, nella quale sono ricordati la storia, la vita, i costumi, gli ordinamenti politici e militari dei Mongoli, di quella nazione che, sotto la guida di Gengiskan, doveva conquistare gran parte dell'Asia e creare un vastissimo potente impero esteso dall'Estremo Oriente all'Occidente asiatico.

✱

I costumi dei popoli di Persia, India e Giava sono altresì dipinti con grande vivezza di tinte ed efficacia di stile nei *Viaggi* di Nicolò de' Conti. S'avverta che non furono scritti da lui, chioggiotto, che visse in quei lontani paesi, trafficando e viaggiando, un periodo di tempo lunghissimo, venticinque oppure quarant'anni. Furono scritti da uno dei più chiari umanisti di quel secolo, il XV, cioè dal geniale Poggio Bracciolini, in quella lingua latina a maneggiar la quale pochi, a' suoi giorni, erano più di lui capaci. E dalla lingua latina il testo fu ridotto nella volgare, e numerosi manoscritti corsero allora l'Europa con la narrazione del viaggio del Conti, tanto che ancora oggi si trovano disseminati nelle principali biblioteche d'Italia e d'Europa, a mostrare l'interesse suscitato. Il volume dei viaggi del Conti, fu curato da Mario Longhena, versatissimo nell'argomento.

✱

Ma questi sono i volumi finora pubblicati: e la collezione dell'*Alpes,* diretta dal Caddeo, può dirsi appena all'inizio.

Sono infatti preannunciati 60 volumi, ma è quasi certo che durante il cammino si vedrà la necessità di arrivare al centinaio di volumi. In ogni tempo i viaggiatori italiani furono numerosissimi: l'*Italia che ha tutto trovato e niente ha conservato,* disse giustamente il Raynal. Sono annunciati per il 1929, i volumi delle *Esplorazioni americane* di Giovanni da Verrazzano, i *Viaggi in Oriente,* di Andrea Corsali e di Giovanni da Empoli, il *Viaggio in Etiopia* di Antonio Cecchi a cura di Luigi Federzoni, il quale, con ogni probabilità, pubblicherà pure gli scritti del Matteucci, il compagno di Massari nella sua rapida esplorazione dell'Africa, fatta nel penulltimo decennio del secolo scorso. Roberto Almagià curerà le relazioni degli *Esploratori Italiani alle sorgenti del Nilo* e Paolo Revelli quelle degli *Isolari dell'Egeo* (1).

(1) Di ciascun volume si farà un'edizione *comune* in 16°, di pag. 320 circa, su carta bianca consistente, con illustrazioni, carte e tavole, al prezzo di L. 18; ed una di lusso, numerata, in 8° su carta a mano, rilegata elegantemente, al prezzo di L. 50. Come già per l'anno scorso si fa l'abbonamento a questo secondo gruppo di 6 volumi a L. **90** compless. (ediz. comune) e a L. **270** (ediz. lusso).

I Soci del T. C. I. per concessione della Casa Alpes, potranno abbonarsi al secondo gruppo di sei volumi (ed. comune), al prezzo ridotto di sole L. **81**. E fino d'ora, inviando la loro carta da visita alla Casa Alpes (via P. da Cannobio, 31 - Milano) riceveranno il programma.

Il Concorso dell'ENIT per il migliore articolo di propaganda turistica sull'Italia.

Il concorso bandito dall' ENIT per il migliore articolo di propaganda turistica pubblicato all'estero sull'Italia, ha avuto ottimo successo ed ha risposto pienamente allo scopo che l'ENIT s'era prefisso: promuovere, con lievissima spesa, la pubblicazione su giornali e riviste estere di articoli di propaganda turistica riguardanti il nostro Paese.

Al concorso hanno partecipato 18 concorrenti con 12 articoli in lingua inglese, tre in francese, due in tedesco e uno in spagnuolo.

La Commissione giudicatrice ha deliberato con voto unanime di assegnare il premio di L. 5000 al signor Paul Wilstach, autore dell'articolo in lingua inglese: *Holydays among the Hill Towns of Umbria and Tuscany*, pubblicato dalla importante rivista « The National Geographic Magazine », della National Geographic Society di Washington, che ha una tiratura di circa 1.000.000 di copie.

L'articolo premiato offre al lettore un'ampia e interessantissima descrizione dell'Umbria e della Toscana, ed è illustrato da 40 magnifiche fotografie assolutamente inedite.

La Giuria ha assegnato inoltre una medaglia d'oro al signor Mc. Fall Kerbey, autore dell'articolo: *Genoa, where Columbus learned to love the sea*, pubblicato dalla stessa rivista « The National Geographic Magazine »; sono state infine assegnate a pari merito due medaglie d'argento, una al signor Francisco Manzi per un suo articolo in lingua spagnola sull'« Heraldo del Norte », intitolato: *Italia*, l'altra al signor William H. Tolman per lo scritto: *Undying beauty in big Museum* apparso nel quotidiano nord americano « The Sunday Tribune », di Providence (Rhode Island).

Nuove pubblicazioni dell'ENIT.

Gli Alberghi d'Italia, per il 1929. - È in corso di stampa il volume *Gli alberghi d'Italia* per il 1929, edito dall'ENIT nelle lingue italiana, francese, inglese e tedesca.

Anche quest'anno, la pratica ed utile pubblicazione sarà accolta con particolare favore dai turisti, dato che essa, oltre a contenere una raccolta completa degli esercizi alberghieri italiani, costituisce un vero e proprio « calmiere concordato » giacchè gli albergatori si sono impegnati a rispettare i prezzi concordati annualmente con l'ENIT.

All'edizione odierna sono stati apportati notevoli miglioramenti e varie aggiunte, che ne fanno aumentare il valore di praticità, quali le indicazioni dell'altimetria, della provincia e delle comunicazioni per giungere alle varie località, oltre a nuovi segni convenzionali riferentisi a servizi speciali e giuochi sportivi esistenti negli alberghi, come ad esempio, servizi postali, telegrafici, campi di golf, di tennis, ecc.

Il volume è posto in vendita al prezzo di lire 3.

San Marino. - A San Marino l'ENIT ha dedicato una sua recente pubblicazione di propaganda; una piccola guida presentata in un'elegante veste tipografica. Essa contiene notizie utili e cenni storici sulla piccola ma gloriosa repubblica, la cui visita riserva al turista la più gradita e profonda impressione.

L'opuscolo reca sulla copertina la riproduzione del cartello che l'ENIT ha pure dedicato a San Marino.

Per la Mostra del turismo italiano a Barcellona.

Si sono riuniti presso l'ENIT, sotto la presidenza del suo Presidente S. E. il gr. uff. Majoni, i rappresentanti degli Enti che parteciperanno alla Mostra del Turismo Italiano a Barcellona.

Il Commissario Governativo per l'Esposizione stessa, gr. uff. Targetti, ha riferito ampiamente sui lavori del padiglione italiano ed ha dato assicurazione che la sistemazione interna del padiglione medesimo sarà ultimata in brevissimo tempo.

Anche l'arredamento dei locali della Mostra è già a buon punto. Durante tutto il periodo dell'Esposizione, saranno proiettate interessanti cinematografie di propaganda turistica riguardanti il nostro Paese, pellicole che gli Enti partecipanti alla Mostra Italiana hanno espressamente fatto eseguire dall'Istituto Nazionale Luce.

VITA DEL TOURING

Una escursione del T. C. I. alla Vetta d'Italia (26-27-28-29-30 giugno).

Di questa gita, che oltre a presentare particolari attrattive di paesaggio, riveste un significato simbolico che non può sfuggire ad alcuno, daremo nel prossimo numero il programma particolareggiato. Riteniamo tuttavia di far cosa grata ai nostri lettori anticipando le informazioni fondamentali, perchè essi abbiano davanti il quadro complessivo delle escursioni organizzate dal Touring e possano quindi regolarsi in tempo utile in base alle proprie preferenze.

Premesso che, conformemente a quanto si era fatto negli anni precedenti per le gite nelle zone alpine, la carovana sarà divisa in due Sezioni (*A* e *B*) che agiranno talvolta indipendentemente, la escursione si svolgerà secondo questo programma di massima:

27 giugno: Sezioni riunite, adunata a Bolzano; gita a Brunico e a Campo Tures, ove avrà luogo il pernottamento;

28 giugno: la Sezione *B* si recherà in auto a Casere e alla Caserma di Finanza (m. 1643) e di lì a piedi, per il Rifugio Vetta d'Italia, e il Passo dei Tauri, alla Vetta d'Italia (m. 2911); quindi farà ritorno a Campo Tures per il Rifugio Forcella del Picco.

La Sezione *A* invece si recherà a piedi a visitare le cascate di Tures, quindi in auto per Casere. Nel pomeriggio escursione facoltativa al Rifugio Forcella del Picco. Pernottamento e cena a Campo Tures;

29 giugno: gita in auto delle due Sezioni riunite a Brunico, Badia, Passo di Campolungo, Arabba, Passo del Pordoi, ove avrà luogo la cena e il pernottamento;

30 giugno: la Sezione *B* si recherà a piedi al Rifugio Venezia alla Fedaja per il sentiero Pan, scendendo quindi a Canazei per Penía e Alba. La Sezione *A* si recherà direttamente in auto al Passo di Sella per discendere poi a Canazei per la colazione. Ambedue si recheranno in auto, per il Passo di Costalunga, al Lago di Carezza, quindi a Bolzano, ove l'escursione avrà termine con lo scioglimento delle comitive.

Le nostre crociere nell'Egeo.

Esattamente abbiamo detto: le nostre *crociere*, perchè esse saranno *due* e si svolgeranno con identico itinerario nel settembre. Parleremo diffusamente di esse nei prossimi numeri de «*Le Vie d'Italia*»: per ora ci limitiamo a fornire ai nostri Soci alcune informazioni con le quali vogliamo almeno succintamente rispondere ai molti Soci che si sono mostrati particolarmente interessati.

Le due crociere potranno essere iniziate a Trieste, o a Brindisi, secondo il desiderio dei Soci, che sarà determinato probabilmente, dalla maggiore facilità di raggiungere l'uno o l'altro porto.

Le partenze sono stabilite come segue:

da *Trieste*: sabato 31 agosto e sabato 14 settembre;

da *Brindisi*: martedì 3 settembre e martedì 17 settembre.

I porti che saranno toccati nel viaggio di andata sono i seguenti: *Bari-Brindisi-(Canale di Corinto)-Pireo-Rodi*.

La visita di Bari, per quanto possibile, sarà completata con un giro automobilistico nei dintorni.

La tappa al Pireo nel viaggio di andata sarà limitata alle poche ore necessarie per la visita della città, mentre nel ritorno essa servirà unicamente come base per raggiungere Atene.

Il soggiorno a Rodi sarà di tre intere giornate. Esso comprenderà un giro automobilistico di orientamento intorno alla città, la visita della città murata, del Museo, un'escursione automobilistica al Castello di Lindo. Della città moderna saranno visitate il Palazzo del Governo, le Case del Fascio, l'ospedale, il Mercato, lo Stadio, ecc. Sarà compiuta pure una gita al Monte Filerimo. Fra le suggestive cerimonie locali alle quali assisteranno i Soci, ci sarà quella della Messa del Soldato e dell'«ammaina bandiera» della domenica al tramonto. Dopo Rodi saranno visitate altre isole Egee dell'Italia fra le quali *Coo*, *Lero*, *Patmo*.

A Smirne il soggiorno sarà di un'intera giornata. Sarà visitato il *Quai* del quartiere europeo, la Piazza del Konak con la caratteristica Torre dell'Orologio, il mercato, la città alta fino al Castello Veneziano, il giardino pubblico, i Cimiteri turchi.

La visita ad Atene sarà compiuta in due intere giornate e comprenderà la visita della città moderna, dell'Agorà, della Torre dei venti, del Ceramico. Particolare visita sarà compiuta alla parte antica della città (Stadio, Olimpion, Arco di Adriano, Teatro di Dionisio, Acropoli col Partenone, Areopago, Teseion). Verrà pure visitato il meraviglioso Museo Nazionale e compiuta una gita possibilmente a Patissia.

Il ritorno a Brindisi dove le carovane si scioglieranno, avverrà rispettivamente per i giorni 14 e 28 settembre.

Le crociere saranno compiute quindi in 14 giorni e per esse saranno adibite due nuovissime motonavi della Compagnia S. Marco di Venezia, entrate in servizio nell'ottobre scorso.

Per potere evitare quelle differenze di trattamento che impediscono il più cordiale affia-

GARGOYLE
Mobiloil
"A"
VACUUM OIL COMPANY

tamento fra tutti i partecipanti di un'unica crociera, il Touring ha ottenuto che a tutti i partecipanti venga riservato un *unico trattamento a bordo di prima classe*.

La sola differenza consisterà nella diversità delle cabine, che potranno essere scelte, secondo i desideri dei partecipanti e nei limiti della possibilità, di prima o seconda classe. E' bene tenere presente a tale riguardo che le cabine di seconda classe nelle motonavi adibite alle nostre crociere di ben poco differiscono da quelle della prima, essendo anch'esse dotate di quasi tutti i conforti di queste ultime.

Le quote di partecipazione sono fissate come segue:

Con partenza *da Trieste*:
trattamento di prima classe con cabina di *1ª classe* . . . . L. 2850 —
trattamento di prima classe con cabina di *2ª classe* . . . . » 2500 —

Con partenza *da Brindisi*:
trattamento di prima classe con cabina di *1ª classe* . . . . L. 2500 —
trattamento di prima classe con cabina di *2ª classe* . . . . » 2250 —

In queste quote si intendono *comprese tutte le spese a bordo in 1ª classe e, a terra, in grandi alberghi*. Poichè il numero dei posti disponibili tanto per la prima crociera che per la seconda, è alquanto limitato, così le iscrizioni sono state senz'altro aperte. Ogni iscrizione dovrà essere convalidata con il versamento di L. 500 che dovranno essere inviate alla *Sede del Touring*, Corso Italia, 10, Milano (105), indicando la data e la località di partenza ed il genere di cabina desiderato.

Per i passaporti sono in corso col Ministero competente le pratiche opportune affinchè il rilascio possa essere agevolato nel modo migliore ai partecipanti alle nostre crociere.

Il Programma particolareggiato delle crociere potrà essere richiesto al Touring dopo la prima settimana di maggio.

Usque dum vivam et ultra.

Con testamento olografo, pubblicato il 20 febbraio a Torino, il Comm. Alberto Geisser, mancato ai vivi in Roma l' 11 dello stesso mese, disponeva:

« *Lascio lire cinquemila al Touring Club Italiano in segno di simpatia ed ammirazione per l'azione sua eminentemente patriottica, fattiva ed intelligente* ».

E in un successivo codicillo, disponendo di un altro legato, a favore del Municipio di Torino, pur che esso faccia predisporre il progetto esecutivo d'una carrozzabile Superga-Pino lungo la cresta della collina, aggiungeva: « nel caso che tale appello non venga accolto e attuato nei modi e termini suespressi tale legato dovrà devolversi al Touring Club Italiano, *nobilissimo tutore del patrimonio morale ed artistico della Patria nostra* ».

Rivolgiamo un commosso pensiero di riconoscenza al nostro eminente compianto Consocio. Il lascito, e più ancora le parole con cui esso era accompagnato, ricevono un'alta significazione dal valore di Colui che le scrisse.

Alberto Geisser fu di quei cittadini che posero ogni loro studio nel giovare al Paese e conobbero profondamente la gioia di costruire in vari campi opere di grande e duratura utilità, e di portare il loro concorso d'ingegno, di denaro e di attività a nobilissime iniziative. Il padre suo, amico e apprezzato collaboratore di Camillo Cavour, di Giovanni Lanza e di altri uomini del Risorgimento, fondò e presiedette la Banca di Torino e fu tra i più convinti assertori del progresso agricolo italiano, promuovendo quella grande impresa di redenzione agraria che sono le Bonifiche Ferraresi. Alberto Geisser gli succedette nella attività bancaria e nella passione per gli studi e le opere inerenti all'agricoltura: fu caldissimo fautore del rimboschimento e il Touring lo ebbe a fianco nell'opera di propaganda; come a fianco lo ebbero l'Istituto agricolo forestale e la Scuola di Vallombrosa; promosse la coltivazione del pioppo, così importante per l'industria cartaria; organizzò un frutteto modello e una Scuola di Pomologia in Piemonte, facendovi concorrere il Governo, ma dando per primo l'esempio di generosi finanziamenti.

Non è possibile, nel breve spazio che ci è concesso, neppure enumerare le numerose cariche pubbliche da lui onorevolmente coperte, fra cui notevolissima quella di Presidente della Cassa di Risparmio, la sua partecipazione alle industrie, la copia delle pubblicazioni soprattutto di carattere economico, improntate a grande sincerità e genialità, il suo generoso concorso ad opere di beneficenza, di assistenza, di educazione, molte delle quali, e tra l'altra l'Istituto Nazionale delle Proiezioni Luminose, lo ebbero capo e animatore.

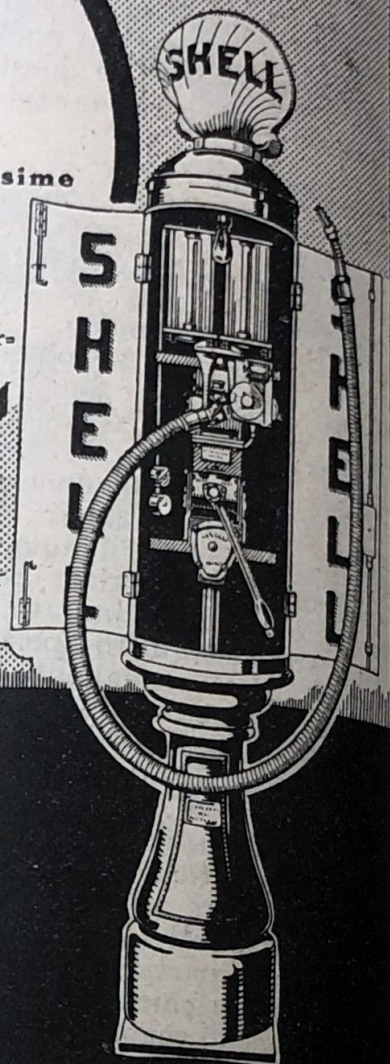
Al Touring venne con ispirito di franca, cordiale amicizia, di cosciente ammirazione, di cui l'eco vibrante è ancora nelle parole del suo testamento. La passione del fare, senza ingombro di ambizioni personali, gli creò un'affinità psicologica con L. V. Bertarelli, e certo egli ancora pensava all'amico scomparso tre anni prima ricordando tra tante Istituzioni a cui lasciò generosi legati, il Touring Club Italiano.

Destiniamo la somma al Villaggio Alpino del Touring, un'Istituzione che, per tante ragioni, doveva esser cara al nobile cuore di Alberto Geisser.

G. B.

Un altro buon esempio.

Il nostro Console per Acireale, Cav. Rosario Nicolosi fu Sebastiano, in occasione della « Befana Fascista pro Balilla » di quella città, ha iscritto a proprie spese quella sezione dell'O. N. B. a socia in perpetuo del T. C. I., abbonandola contemporaneamente a *Le Vie d'Italia* « per far conoscere meglio alla nuova generazione il nostro Istituto e l'opera meravigliosa che esso svolge ».

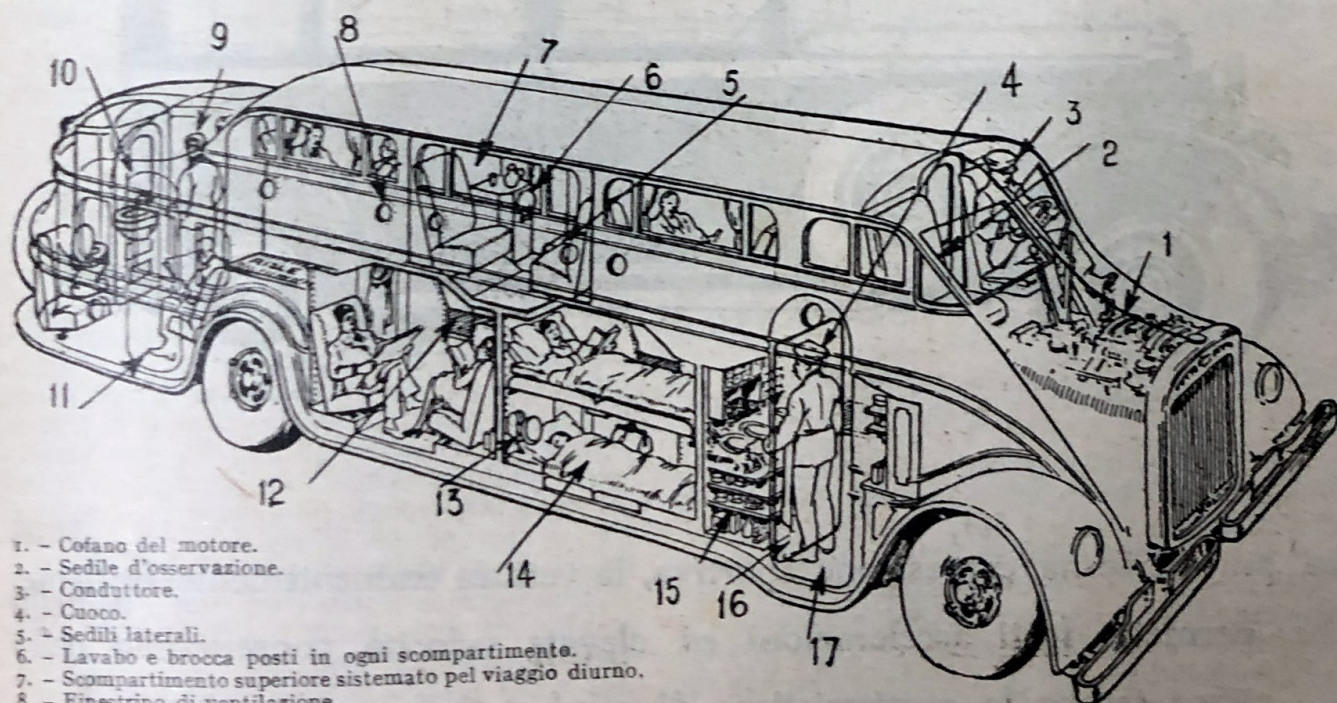
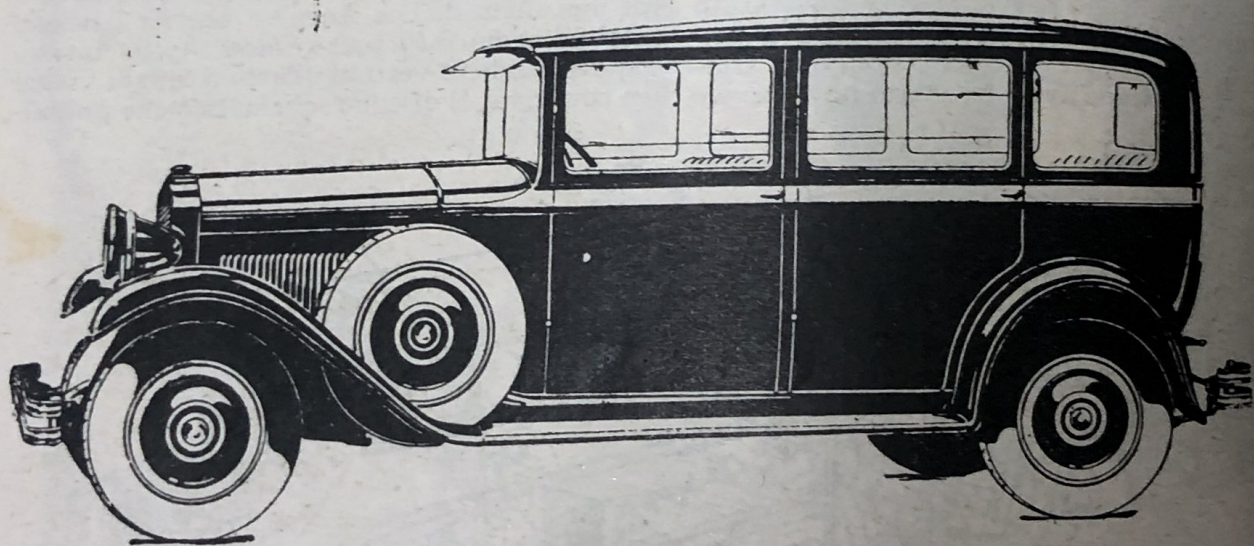
La manifestazione di consenso per l'attività del T. C. I. e soprattutto il significato dell'atto compiuto dal Cav. Nicolosi sono riusciti assai graditi alla Direzione, che ama segnalarlo da queste colonne.

NOTIZIE ED ECHI

AUTOMOBILISMO

Le autovetture a letto.

Già da tempo i carrozzieri hanno affrontato il problema di costruire automobili con sedili trasformabili a letto. Qualche turista, rimasto in *panne* a sera inoltrata nel bel mezzo di una strada, o capitato in un paese senza alberghi, aveva riportato un penoso ricordo dall'aver dovuto passare la notte malamente sdraiato nell'interno della vettura. Per ovviare a tale inconveniente si sono trovate varie soluzioni: ed altri, mirando al caso più generale del campeggio, hanno costruito bauli posteriori e addirittura speciali carri rimorchi che, al momento opportuno, con molta facilità e rapidità, si aprono per offrire all'automobilista un comodo giaciglio riparato da un'opportuna tenda.

Un problema analogo si presentava agli esercenti di alcune grandi linee automobilistiche. A più d'uno parve, che, se fosse stato possibile costruire degli autobus capaci di trasportare i passeggeri durante il sonno, il traffico delle loro linee avrebbe avuto un notevole incremento. Posto il quesito, non era difficile il risolverlo. La prima ad istituire un vero servizio regolare di autovetture-letto fu l'*Albatross-Roadways Co. Ltd.* di Londra; dal luglio scorso quella Società ha i suoi treni espressi notturni che uniscono Londra a Liverpool, percorrendo i 400 chilometri di strada senza fermate in circa 8 ore. Le autovetture o *sleeping cars*, adibite a questo *Express non-stop night service*, sono molto spaziose e contengono ciascuna dodici letti di dimensioni simili a quelle delle usuali carrozze ferroviarie, disposti però in senso longitudinale, in due ordini sovrapposti, ai lati della vettura con un corridoio mediano. Le vetture partono normalmente dai capi-linea alle 11 di sera per arrivare a destinazione dopo le 7 del mattino. La velocità moderata, l'ottima molleggiatura dell'autovettura, il perfetto stato della strada permettono ai passeggieri un tranquillo riposo notturno. L'innovazione è riuscita di tanto gradimento per il pubblico che già un'altra linea è stata messa in esercizio, fra Londra e Newcastle (440 km.), ad opera della *Guy Motors Limited Co.*

Anche in America del Nord circolano dall'agosto grandiosi autobus a letto. L'iniziativa è di una ditta di Los Angeles, che ha lanciato sotto il nome di *Pickwick Stages System*, un suo tipo speciale di vettura adatto a lunghi viaggi in comitiva. Il disegno schematico che pubbli-

1. – Cofano del motore.
2. – Sedile d'osservazione.
3. – Conduttore.
4. – Cuoco.
5. – Sedili laterali.
6. – Lavabo e brocca posti in ogni scompartimento.
7. – Scompartimento superiore sistemato pel viaggio diurno.
8. – Finestrino di ventilazione.
9. – Capo servizio della vettura.
10. – Gabinetto con lavabo.
11. – Uscita posteriore.
12. – Corridoio centrale che serve tutti i 13 scompartimenti.
13. – Finestrino di ventilazione.
14. – Scompartimento a due cuccette sistemato per la notte.
15. – Cucina.
16. – Porta laterale interna per il servizio della cucina.
17. – Entrata principale.

La più moderna espressione sportiva, la vettura eminentemente brillante, che permette forti accelerazioni ed elevate velocità, conservando nello stesso tempo le caratteristiche di comfort della vettura di lusso.

chiamo mostra come in questo monumentale autobus vi siano ben 26 posti trasformabili in letto, con un posto in più d'osservatore a fianco del meccanico, con un gabinetto di decenza in fondo alla vettura e anche con una cucina. La vettura è tutta di metallo: e, benchè non abbia esteriormente un aspetto molto artistico, sembra corrispondere assai bene al suo scopo, che è quello di permettere lunghe escursioni automobilistiche senza fissazione anticipata dei luoghi di sosta o in regioni prive di *comfort* alberghiero.

In ogni vettura, oltre al meccanico vi è un capo-servizio e un cuoco; al primo spetta la sorveglianza generale delle vetture e la trasformazione dei sedili in letto o viceversa; il secondo, normalmente adibito alla prima colazione, di cui gli americani non saprebbero far senza, può, occorrendo, preparare anche gli altri pasti della giornata.

Gli scompartimenti sono tredici: e in ciascuno a fianco dei due sedili vi è un piccolo lavabo. Sopra le cuccette vi sono reticelle e attaccapanni per ricevere gli indumenti di chi si spoglia. Il letto superiore di ogni scompartimento rimane all'altezza del cristallo, che naturalmente viene opportunamente riparato con una griglia, utile anche quando lo sportello venga in tutto o in parte abbassato. Per dare aereazione ai letti inferiori vi sono appositi finestrini rotondi, che richiamano gli *hublots* delle navi. E vi è un buon ripostiglio per i bagagli e per le provviste.

Carrozzoni di tanta mole non possono evidentemente circolare in tutte le strade. Ma dove le strade sono buone essi permettono escursioni turistiche di un tipo affatto nuovo e sommamente dilettevoli.

Il «record» mondiale automobilistico di velocità.

Sulla spiaggia di Daytona, nella Florida, il Maggiore Segrave, con un nuovo bolide, il «Golden Arrow», ha battuto il *record* automobilistico di velocità, raggiungendo i 372,261 chilometri all'ora. Il precedente *record*, detenuto dall'americano Ray Keech con 335,400 chilometri è stato dunque battuto di oltre 35 chilometri.

Questa nuova macchina è un altro frutto della grande esperienza e inventività del Capitano I. S. Irwing, che aveva progettato la famosa Sunbeam 1000 HP, con la quale già nel 1927 lo stesso Segrave superava per primo il limite dei 300 chilometri orari. Essa rappresenta — scrive ne *L'Auto Italiana* l'Ing. Giacomo Piantanida — il risultato della stretta e lunga cooperazione di molte fra le più rinomate case automobilistiche e aeronautiche della Gran Bretagna, e il suo costo si aggira sulle 18.000 sterline, oltre un milione e mezzo di lire nostre, costo non esagerato ove si pensi alle cure particolarissime della sua preparazione e costruzione.

Il motore è «Napier» a 12 cilindri, d'aviazione, quello stesso dei velivoli «Supermarine» che hanno vinto nel 1927 la Coppa Schneider a Venezia. I 12 cilindri sono disposti in tre file e alla loro altissima potenza, che si avvicina ai 1000 HP, va congiunta l'estrema leggerezza specifica e l'altissima compressione consentita dall'impiego di specialissimo carburante. Su questo motore è modellata tutta la sagoma anteriore della lunghissima e bassissima carrozzeria, che ha quasi l'aspetto di una tozza ala d'aeroplano. Caratteristica è anche l'accurata profilatura e il lungo impennaggio posteriore, che fa pensare anch'esso al velivolo e che ha l'evidente scopo di stabilizzare la direzione.

Le tappe della velocità automobilistica: dai 63 chilometri all'ora del 1898 ai 372 attuali.

A complemento della notizia precedente, riteniamo opportuno riportare i dati delle tappe del *record* di velocità dal 1898 ad oggi.

1898: Chasseloup-Laubat, su vettura elettrica *Jeantaud*, chilometri 63,137.
1899: Jenatzy, su vettura elettrica *Jenatzy*, km. 105,904.
1902: Serpollet, su vettura a vapore *Serpollet*, km. 120,771.
1902: Vanderbilt, su *Mors*, chilometri 122,771.
1903: Duray, su *Gobron*, chilometri 135,494.
1904: Rigolly, su *Gobron*, chilometri 152,500.
1904: De Caters, su *Mercédès*, chilometri 156,491.
1904: Baras, su *Darracq*, chilometri 168,189.
1906: Mariott, su *Stanley*, chilometri 195,525.
1909: Hémery, su *Benz*, chilometri 202,655.
1922: Lee Guiness, su *Sunbeam*, km. 215,075.
1923: Eldridge, su *Fiat*, chilometri 217,177.
1923: Campbell, su *Sunbeam*, chilometri 235,074.
1924: Campbell, su *Sunbeam*, chilometri 242,733.
1926: Segrave, sù *Sunbeam*, chilometri 271,291.
1926: Thomas, su *Higham*, chilometri 275,283.
1927: Campbell, su *Napier*, chilometri 281,386.
1927: Segrave, su *Sunbeam*, chilometri 326,487.
1928: Campbell, su *Napier*, chilometri 332,992.
1928: Ray Keech, su *White* a tre motori *Liberty*, km. 335,400.
1929: Segrave, su *Sunbeam*, chilometri 372,261.

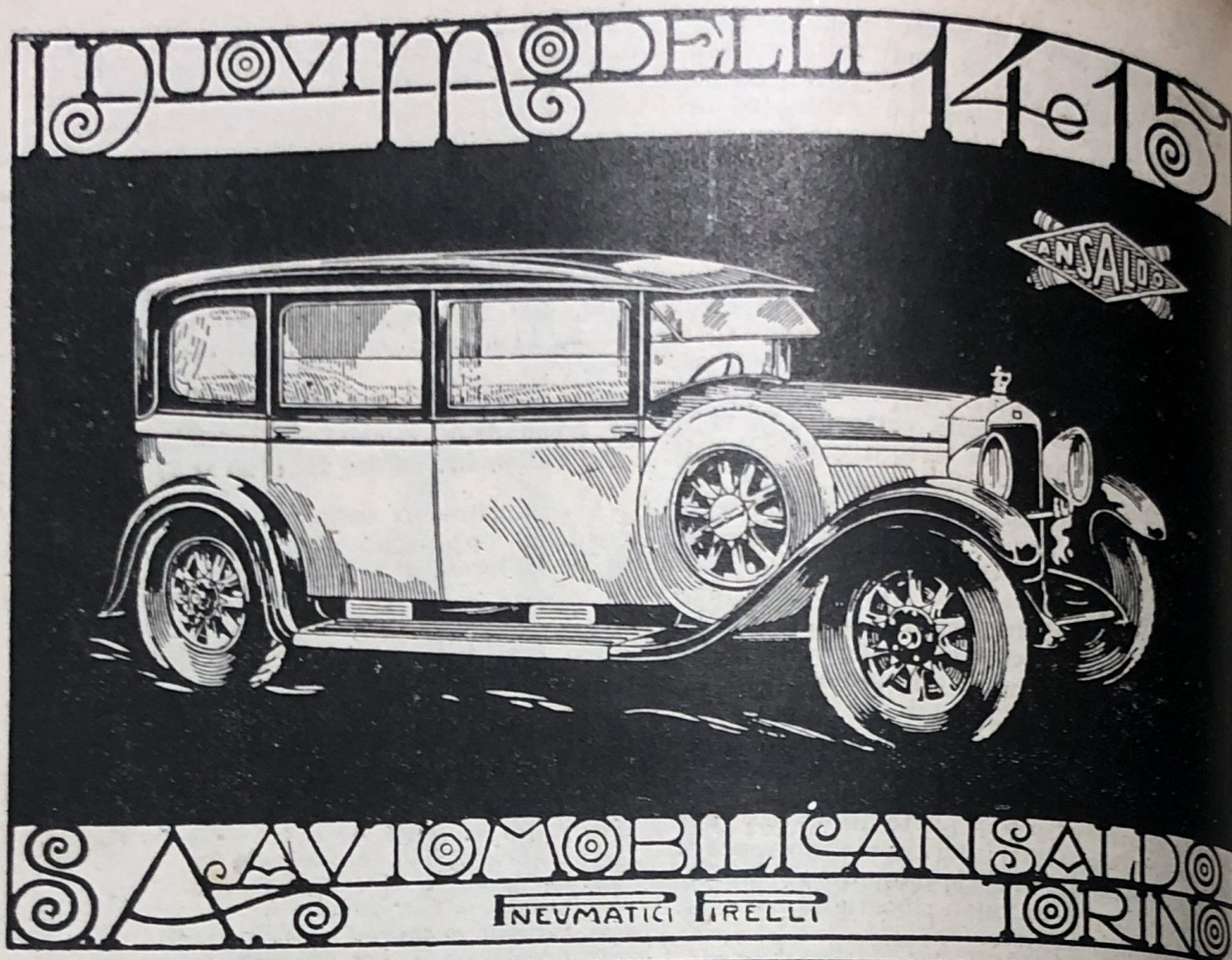
Trasferimento dell'Ufficio doganale austriaco del Brennero.

Allo scopo di ovviare agli inconvenienti cui dava luogo il fatto della distanza esitente fra l'Ufficio doganale italiano al Brennero e quello austriaco, che si trovava più a valle, a Gries, quest'ultimo è stato trasferito al Passo del Brennero, ad appena un centinaio di metri dall'edificio delle nostre Dogane. Ciò faciliterà enormemente il traffico automobilistico.

Le contravvenzioni automobilistiche nel «Codice della Strada».

Riteniamo interessante riportare la seguente tabella compilata con diligenza lodevolissima dall'Ing. Ernesto Tron per uso dei lettori di *Motor Italia*. Detta tabella contiene l'elenco delle contravvenzioni in cui è più probabile che gli automobilisti incorrano, col riferimento all'articolo del nuovo Codice della Strada, da cui sono contemplate, l'indicazione del massimo e del minimo d'ammenda e di pena e se è ammessa la conciliazione.

. In linea di massima, avverte l'Articolista, le sanzioni per le contravvenzioni al Codice Stra-

dale sono state aggravate rispetto al codice precedente. V'è però motivo di consolazione in talune circostanze, come, ad esempio, nella mancanza di aumento della pena per la eccessiva velocità e nella mancanza di sanzioni per alcune prescrizioni.

MOTIVO DELLA CONTRAVVENZIONE	Articolo del Codice della Strada	AMMENDA		Se è ammessa la conciliazione
		Minima Lire	Massima Lire	
Ingombro del suolo stradale, fermata in strada angusta e sulla sede tranviaria	23	25	200	sì
Mano regolamentare	25	25	200	sì
Sorpassamento nelle curve; incrocio sulle strade di montagna con autoveicoli adibiti a linee in servizio pubblico	25	25	200	sì
Transito su strade od opere d'arte interdette	26	50	200	sì
Mancato rallentamento prima di impegnare i passaggi a livello	27	25	200	sì
Omessa segnalazione acustica	29	25	100	sì
Transiti sui marciapiedi, banchine, viali laterali; attraversamento di file di truppe, cortei, processioni, scolari, ecc.	30	25	100	sì
Omissione delle cautele necessarie per impedire a persone inesperte di mettere in moto l'autoveicolo	31	25	200	sì
Mancata fermata all'intimazione degli Agenti	32	25	500	no
Rifiuto di esibire i documenti	32	(1)	(1)	no
Investitore che si dà alla fuga o non soccorre la persona investita	33	500 (2)	3000 (2)	no
Gare di velocità non autorizzate	34	500	2000	no
Velocità eccessiva nei tratti di strada pericolosi	35	25	200	sì
Velocità eccessiva quando concorrano condizioni di insufficiente visibilità (nebbia, foschia, polvere)	35	100	500	no
Velocità eccessiva in relazione al peso degli autoveicoli	65	25	200	sì
Mancata padronanza della velocità dell'autoveicolo	65	25	200	sì
Autoveicoli per trasporto merci - Omissione delle indicazioni prescritte del peso a vuoto e della portata	40	25	100	sì
Incauto affidamento di autoveicoli	42	50 (3)	500 (3)	no
Conducente di motoleggere che non abbia compiuto i diciotto anni	57	100	300	no
Cerchioni di autoveicoli non conformi alle prescrizioni	58	25	200	sì
Contraffazione o cancellazione del numero di identificazione del motore o del telaio	59	1000 (4)	3000 (4)	no
Segnalazione acustica - Mancanza degli apparecchi di segnalazione prescritti (tromba)	60	500	1.000	no
Uso senza necessità delle segnalazioni acustiche nelle città e nei villaggi	60	25	200	sì
Uso senza necessità delle segnalazioni acustiche nelle ore notturne	60	50	400	no
Segnalazione visiva - Mancata accensione dei segnali luminosi nelle ore prescritte	41	20	100	sì
Mancata accensione dei segnali luminosi nelle fermate	41	25	100	sì
Mancanza, deficienza o differente disposizione degli apparecchi d'illuminazione	61	500	1.000	no
Targa posteriore non illuminata	61	25	200	sì
Uso dei fari negli abitati dotati di sufficiente illuminazione pubblica	61	25	200	sì
Esistenza di un dispositivo che annulli od attenui l'effetto dell'apparecchio silenziatore	62	500 (5)	1.000 (5)	no
Mancanza di parafanghi.	62	25	150	sì
Mancanza o insufficienza dei freni	63	100	500	no
Mancanza del dispositivo per la retromarcia	63	100	500	no
Mancanza dello specchio retrovisivo (per gli autoveicoli superiori ai 35 quintali compreso il carico)	63	50	300	no
Mancanza del meccanismo di sicurezza per impedire la retrocessione (autoveicoli di linee in servizio pubblico)	63	100	500	no
Autoveicoli che circolano senza avere ottenuta la licenza di circolazione	70	1.000 (6)	5.000 (6)	no
Autoveicoli circolanti non accompagnati dalla licenza di circolazione benchè concessa	70	(7)	(7)	
Mancata denunzia del passaggio di proprietà o del cambiamento di residenza	71	100 (8)	300 (8)	no
Mancanza della targa	72	(9)	(9)	
Autoveicoli circolanti con targa non propria o contraffatta	72	5.000 (10)	10.000 (10)	no
Deviazione dai percorsi autorizzati sul Foglio di Via (autoveicoli in collaudo)	74	50	200	sì
Vendita o fabbricazione di targhe	75	1.000 (11)	10.000 (11)	no
Mancata manutenzione o incuria della targa	76	100	300	no
Targa smarrita per incuria	76	(12)	(12)	no
Autoveicolo impiegato abusivamente in uso diverso da quello indicato sulla licenza di circolazione	81	(13)	(13)	no
Mancata denuncia del ritiro di autoveicoli dalla circolazione	81	50	100	sì
Rifiuto alla restituzione della licenza	81	(14)	(14)	
Allievo munito di ricevuta ma circolante senza l'assistenza di un conducente abilitato od in luoghi dove l'esercitazione sia vietata	87	500	2.000	no
Conducente circolante senza patente o ricevuta	95	1.000 (15)	2.000 (15)	no
Conducente circolante quando la patente o la ricevuta gli siano state ritirate	95	(16)	(16)	
Rifiuto alla restituzione della patente	95	(17)	(17)	
Automobili da piazza - Mancanza del tassametro o della tabella delle tariffe e condizioni di trasporto	103	25	200	sì
Violazione dei provvedimenti vari delle Autorità concernenti la circolazione	113	50	300	no

(1) Stessa pena e ritiro dei documenti per un tempo non inferiore ad un mese. – (2) Od arresto fino a sei mesi, oppure entrambe le pene; ritiro della patente per un tempo non inferiore ad un mese; non ammessa la condanna condizionale. – (3) Od arresto fino a un mese. – (4) Ed arresto da sei mesi a tre anni. – (5) E sequestro del dispositivo. – (6) Sequestro dell'autoveicolo e cauzione al Comune. – (7) Punizione a termine dell'art. 20 R. D. 30 Dicembre 1923, N. 3283. – (8) E ritiro della licenza di circolazione fino a formalità effettuate. – (9) Art. 20 R. D. 3283. – (10) E arresto fino a sei mesi e sequestro dell'autoveicolo. – (11) Arresto fino a tre mesi e confisca delle targhe. – (12) Stessa pena aumentata di un terzo. – (13) Ritiro della licenza e della patente. – (14) Sequestro della licenza e applicazione art. 434 Codice Penale. – (15) E arresto da sei mesi a un anno. – (16) Stessa pena aumentata di un terzo. – (17) Sequestro della patente e applicazione art. 434 Codice Penale.

L'industria automobilistica italiana al Salone di Ginevra.

Molto opportunamente l'industria automobilistica italiana, che gode di tante simpatie nella Confederazione elvetica e che sul suolo di questa ha saputo strappare tante vittorie, ha voluto degnamente essere rappresentata nel Salone svoltosi recentemente a Ginevra, ed ha figurato egregiamente in mezzo al fior fiore della produzione automobilistica mondiale.

Del resto, la Svizzera sta portandosi ad un posto di primo ordine fra le Nazioni europee in rapporto alla circolazione degli autoveicoli, pur essendo irrilevante la produzione indigena. Vi si conta già una vettura ogni 61 abitanti, la qual cosa apparirà tanto più degna di considerazione se si pensi che molti Cantoni si mostrarono fino a poco tempo fa refrattari a lasciar libere le loro strade al traffico automobilistico. Tornando alla diffusione di autovetture nella Nazione elvetica, diremo che proprio il Cantone di Ginevra, che ospita appunto il Salone, tiene il primato con l'alta proporzione di una macchina ogni venti abitanti.

Per calcolare il consumo della benzina.

La benzina consumata dagli autoveicoli viene indicata in Italia, Francia, Belgio, Germania, ecc., in numero di litri per ogni 100 chilometri. Nei paesi Anglo-Sassoni invece si indica il numero delle miglia (m. 1609) che si percorrono con un gallone (litri 4,5) di benzina.

Ora *Cycles et Automobiles Industriels* dà una regola mnemonica molto semplice per mettere alla pari i dati inglesi coi nostri e poter quindi tradurre in litri e chilometri i dati inglesi e americani di consumo. La chiave è data dal numero 281. Se, per esempio, un veicolo percorre 40 miglia con un gallone di benzina, dovremo dividere 281 per 40: otterremo 7, ossia 7 litri di consumo per ogni 100 chilometri. Viceversa, avendo un dato di consumo pari a 10 litri per 100 chilometri, divideremo 281 per 10 e otterremo un risultato che ci farà conoscere come 28 miglia sono state percorse con un gallone di benzina.

Volete la salute?... Andate in automobile.

Il Dott. Honsnon O. Myddlen ha tenuto una applaudita relazione scientifica all'Auto Club di Londra, dimostrando che il viaggiare in automobile aumenta il numero dei globuli rossi del sangue, risolvendosi in tal modo in una ottima — se non forse economica — cura contro l'anemia. Le funzioni del ricambio risultano poi più attive, come pure si constata un aumento della ossigenazione del sangue, aumento dovuto alla maggior ventilazione che accresce l'attività dei polmoni. Inoltre — sempre secondo lo scienziato inglese — l'automobile aumenterebbe l'appetito, porrebbe fine alla atonia intestinale, guarirebbe la nevrastenia, e tanti altri mali che troppo lungo sarebbe enumerare.

Trionfi di macchine italiane all'estero

Fra le varie manifestazioni automobilistiche internazionali di regolarità, il Gran Premio Tunisi-Tripoli che si corre ogni anno, è certamente una delle più probanti e difficili.

Nella IV edizione della gara ch'ebbe luogo il 21 marzo corr. la «Fiat 509» vinceva, per merito del concorrente Curcure, la minor categoria, coprendo i 760 chilometri che separano Tunisi da Tripoli in ore 11 41' 29'' alla media oraria effettiva di km. 65,005 all'ora.

Un'altra prova di regolarità importante ed ardua, è la Coppa d'Inverno, che si disputa annualmente in Svezia, su di un percorso di 1150 chilometri e per strade tortuose, gelate e talvolta quasi impraticabili. Sin dal primo anno in cui fu disputata la gara, cioè sin dal 1906, la Fiat ha avuto a conquistare molte vittorie. Così nel 1926, nel 1927 e finalmente nel 1929 in cui si è vista aggiudicata la Coppa d'Inverno per merito dell'Ing. Groen Kqvist di Stoccolma, che ha usato, nel 1926 la «509», nel 1927 la «503», nel 1929 la «520», cioè le macchine più popolari della nota Casa italiana.

Un altro bel successo è quello riportato, il 17 marzo u. s., dalla Fiat di Augusto Scheibler di Berna nella corsa chilometrica di Eaux-Mortes, organizzata, in occasione del Salone di Ginevra, dalla Sezione ginevrina dell'Automobile Club Suisse. La piccola Fiat dello Scheibler si classificava prima della categoria Sport 1100-1500 cmc.

Altri notevoli successi la Fiat aveva ottenuto in Australia, nella Gara di Consumo svoltasi sulla strada Perth-Caversham Bullsbrook, e in quella di regolarità sul percorso Bombay-Nasik e ritorno.

Per la conoscenza del Lago di Garda.

La benemerita Società *Autostradale* ha inaugurato, a partire dal 15 aprile, un eccellente servizio automobilistico domenicale di gran turismo, con magnifico materiale, sull'itinerario *Milano-Bergamo* (via Autostrada)-*Brescia-Gardone Riviera*.

Il viaggio è estremamente comodo. Si parte da Milano alle ore 8,30: si arriva a Gardone Riviera alle 11,35, si riparte alle 16 e si giunge a Milano alle 19,05. Dal 1° di luglio il servizio sarà completato da una corsa che parte da Milano il sabato alle ore 14 e arriva a Gardone Riviera alle 17,05. Il ritorno si farà il lunedì mattina partendo da Gardone alle 8 e arrivando a Milano alle 11,05. Il prezzo per l'andata è fissato in L. 50: per l'andata e ritorno in L. 90. Per apprezzarne la convenienza basti ricordare che complessivamente fra andata e ritorno sono 310 km. di percorso: la spesa per chilometro perciò si riduce a L. 0,29.

Ecco un ottimo mezzo per visitare l'incantevole Garda, troppo poco visitato finora, perchè per molti turisti è di accesso un po' meno rapido degli altri laghi. La Società *Autostradale* ha brillantemente contribuito in questo modo a eliminare la difficoltà.

NAVIGAZIONE

Le navi mercantili costruite in tutto il mondo nel 1928.

Nel numero di febbraio u. s. il nostro collaboratore Ugo M. Castagna ha esposto la situazione della marina mercantile italiana nel 1928, basandosi sulle statistiche del *Lloyd's Register of Shipping Boock 1928-29*. Riferendoci alla stessa fonte, sotto la cui diretta sorveglianza sono stati costruiti, durante gli ultimi 15 anni, circa 30 milioni di tonnellate di naviglio, ossia il 63 % della stazza complessiva di tutte le navi varate nel mondo in quel periodo, faremo ora una rassegna delle costruzioni navali mercantili effettuate in tutto il mondo nello scorso anno. La stazza lorda complessiva della produzione navale per l'anno 1928 ammonta a 2.699.239 tonnellate, con un aumento di 413.560 tonnellate in confronto al 1927. Si rileva tuttavia una diminuzione di oltre 600.000 tonnellate in confronto al 1913, nel quale anno si conseguì la massima produzione dell'anteguerra.

La produzione navale complessiva del 1928 è data dal seguente specchietto *A*. Va rilevato però, per la migliore intelligenza dei dati che pubblichiamo, che le statistiche del *Lloyd's Register* non comprendono il naviglio da guerra nè le navi mercantili di stazza lorda inferiore alle 100 tonnellate, e che le navi a vela munite di motori ausiliari sono classificate fra i piroscafi o le motonavi a seconda che detti motori sono a vapore o a combustione interna.

I totali comprendono 37 navi, per una stazza lorda complessiva di oltre 361.000 tonn., le quali saranno munite di turbine, comprese 11 navi munite insieme di turbine e di macchine alternative a vapore.

Il tonnellaggio delle nuove costruzioni che sono munite di macchine a combustione interna va sempre crescendo. Nel corso del 1928, 1.183.229 tonn. di motonavi furono varate in confronto a 863.694 tonn. del 1927. Questo totale rappresenta l'80 % della produzione mondiale dei piroscafi varati nel 1928, in confronto al 62,8 % varato nel 1927. E' interessante notare che il tonnellaggio delle motonavi in costruzione nel mondo al principio del 1929 supera di 184.000 tonn. il tonnellaggio dei piroscafi in costruzione alla stessa data; la qual cosa dimostra il grande sviluppo assunto da questo sistema di propulsione navale.

Va inoltre considerato che circa 560.000 tonn. di piroscafi sono muniti di apparecchi per il consumo del combustibile liquido, cosicchè la stazza lorda delle navi che vanno solamente a carbone viene ad essere meno del 34 % della produzione complessiva per il 1928.

A. – NAVI MERCANTILI VARATE NEL MONDO NEL 1928.

PAESI	Piroscafi				Motonavi				Velieri e Chiatte				Totale	
	Acciaio		Legno		Acciaio		Legno		Acciaio		Legno			
	N.	Stazza Lorda	N.	Stazza Lorda	N.	Stazza Lorda	N.	Stazza Lorda	N.	Stazza Lorda	N	Stazza Lorda	N.	Stazza Lorda
Belgio	3	16.243	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	16.243
Brasile	—	—	—	—	1	770	—	—	—	—	—	—	1	770
China	2	767	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	767
Danimarca	4	4.944	—	—	27	133.768	—	—	—	—	—	—	31	138.712
Danzica	1	2.456	—	—	5	37.141	—	—	—	—	—	—	6	39.597
Dom. Brit. – Canadà: Coste	2	7.180	1	107	4	1.345	11	1.457	2	1.822	4	592	48	23.693
Dom. Brit. – Canadà: Grandi Laghi	1	734	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Dom. Brit. – Altri	17	9.094	—	—	4	1.042	2	320	—	—	—	—	20	81.416
Francia	10	26.652	—	—	9	54.654	1	110	—	—	—	—	81	376.416
Germania	45	199.078	—	—	36	177.338	—	—	—	—	—	—	37	103.663
Giappone	19	44.879	—	—	16	58.524	2	260	—	—	—	—		
Gran Bret. – Inghilt. e Galles	206	563.569	—	—	38	173.014	1	115	4	833	—	—	420	1.445.920
Gran Bret. – Scozia	117	436.140	—	—	30	191.380	—	—	10	4.397	—	—		
Irlanda	7	13.065	—	—	7	63.407	—	—	—	—	—	—		
Italia	10	22.032	—	—	15	35.552	—	—	4	1.056	—	—	29	58.640
Norvegia	10	6.404	—	—	2	3.997	—	—	—	—	—	—	12	10.401
Olanda	31	81.622	—	—	43	85.132	—	—	—	—	—	—	74	166.754
Russia	2	5.020	—	—	8	19.694	—	—	—	—	—	—	10	24.714
Spagna	2	364	—	—	5	11.488	—	—	—	—	—	—	7	11.852
Stati Uniti – Costa dell'Atlant.	7	28.346	—	—	15	24.849	—	—	16	11.705	14	13.100	63	91.357
Stati Uniti – Porti del Golfo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Stati Uniti – Costa del Pacifico	1	3.092	—	—	—	—	—	—	2	2.000	2	3.000		
Stati Uniti – Grandi Laghi	4	2.029	—	—	2	3.236	—	—	—	—	—	—		
Svezia	5	3.275	—	—	15	103.637	—	—	—	—	—	—	20	106.912
Uruguay	—	—	—	—	1	700	—	—	—	—	—	—	1	700
Altri Paesi	—	—	—	—	1	174	1	125	—	—	2	413	4	712
Totale	506	1.476.985	1	107	284	1.180.842	18	2.387	38	21.813	22	17.105	869	2.699.239

Fra le 869 navi varate in tutto il mondo nel 1928, ve ne sono 153 con stazza compresa fra 4000 e 6000 tonn., 117 fra 6000 e 10.000, 29 che stazzano più di 10.000 tonn. Si avverte poi che 63 navi, per un tonnellaggio di 445.000 tonn., sono costruite secondo il sistema «Isherwood», ossia ad ossature longitudinali, comprese 24 navi che vennero costruite col sistema «senza squadre», una modificazione del sistema «Isherwood». Il tonnellaggio delle navi cisterna rappresenta il 24,3 % della stazza complessiva delle motonavi e dei piroscafi varati nel 1928, come risulta dallo specchietto *B*.

Il diagramma qui a fianco mostra lo sviluppo delle costruzioni navali mercantili nei principali Stati del mondo dal 1895 al 1928, facendo risaltare a prima vista le fantastiche sproporzioni tra una nazione e l'altra e tra un anno e l'altro nell'attività costruttiva di una stessa nazione.

Valga per tutti il caso degli Stati Uniti (escluso il naviglio dei grandi Laghi) che da 95.693 tonn. nel 1911 giungeva con varie oscillazioni ad 821.115 tonn. nel 1917, per salire di colpo a 2.602.153 nell'anno successivo e raggiungere nel 1919 l'altissima e non ancor superata quota di 3.579.826 tonn., ridiscendendo poi sino alle 86.092 tonn. del 1928.

Riteniamo poi opportuno riportare uno specchietto contenente il numero delle navi varate nei diversi Paesi del mondo nel corso degli anni 1895-1928. Dallo specchietto *C* è stato omesso — eccetto che per l'Italia — il tonnellaggio che risulta, per le principali nazioni, dal diagramma qui a lato.

Venendo all'esame delle situazioni particolari dei singoli Stati — esclusa naturalmente l'Italia, di cui U. M. Castagna ha trattato ampiamente nell'articolo sopra citato — vediamo che la Gran Bretagna ha segnato un aumento di 220.047 tonn. in confronto al 1927, pur essendo ancora di 486.280 tonn. al di sotto della produzione del 1913, la massima che vi si sia conseguita prima della guerra. Ciononostante il totale del 1928 rappresenta più della metà, e precisamente il 53,6 % della produzione complessiva del mondo nello stesso anno; questa percentuale è esattamente la stessa di quella che si ebbe per l'anno 1927.

Nel 1928 la Germania ha varato 86.794 tonn. più che nel 1927 e la sua produzione attuale rappresenta il 30 % della produzione complessiva conseguita nel 1928

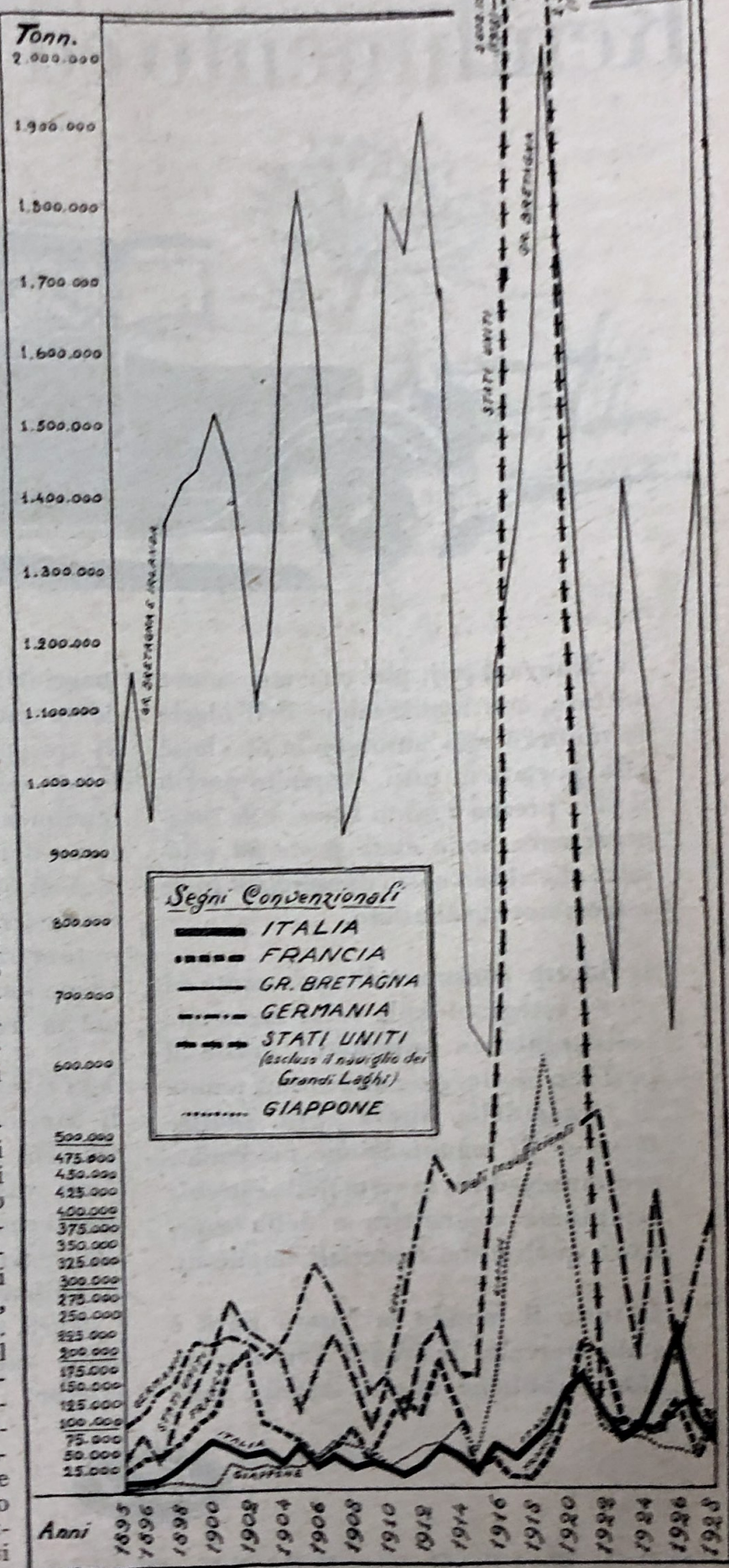



Diagramma del tonnellaggio di naviglio mercantile varato nei principali Stati del mondo dal 1895 al 1928.

fuori della Gran Bretagna. La Germania ha varato in quest'ultimo anno le due navi a turbina *Bremen* ed *Europa* di 46.000 tonn. ciascuna, che sono le più grandi navi varate nel mondo

B. – NAVI-CISTERNA DA 1000 TONNELLATE IN PIÙ VARATE NEL MONDO NEL 1928.

Paesi di costruzione	Piroscafi		Motonavi		Totale	
	N.	Tonn.	N.	Tonn.	N.	Tonn.
Danimarca	—	—	12	85.544	12	85.544
Danzica	—	—	1	6.044	1	6.044
Francia	1	7.670	6	46.193	7	53.863
Germania	1	2.609	1	11.500	2	14.109
Giappone	1	7.499	2	14.537	3	22.036
Gr. Bret. e Irlanda	24	113.490	27	186.858	51	300.348
Italia	3	18.417	—	—	3	18.417
Olanda	2	5.181	5	36.744	7	41.925
Stati Uniti d'Amer.	—	—	3	23.505	3	23.505
Svezia	—	—	10	81.060	10	81.060
Totale	32	154.866	67	491.985	99	646.851

nel 1928. Vanno pure segnalate nove navi, per 45.069 tonn. che saranno munite di una combinazione di macchine alternative e di turbine. Nel tonnellaggio complessivo sono comprese 36 motonavi.

Il naviglio varato in Olanda nel 1928 supera di 46.964 tonn. il tonnellaggio del 1927. Si noti però che il tonnellaggio delle navi non destinate alla navigazione marittima, e quindi escluse da questa statistica, ammonta per questo paese ad una grande cifra.

Nel 1928 la Danimarca ha toccato, con 138.712 tonn., il più alto totale che si sia mai conseguito in quel Paese. Tale contingente è quasi intieramente composto di motonavi (133.768 tonn.).

Anche per la Svezia si è raggiunto lo scorso anno, con 106.912 tonn., la più alta quota di costruzione. Quasi il 97 % è composto di motonavi.

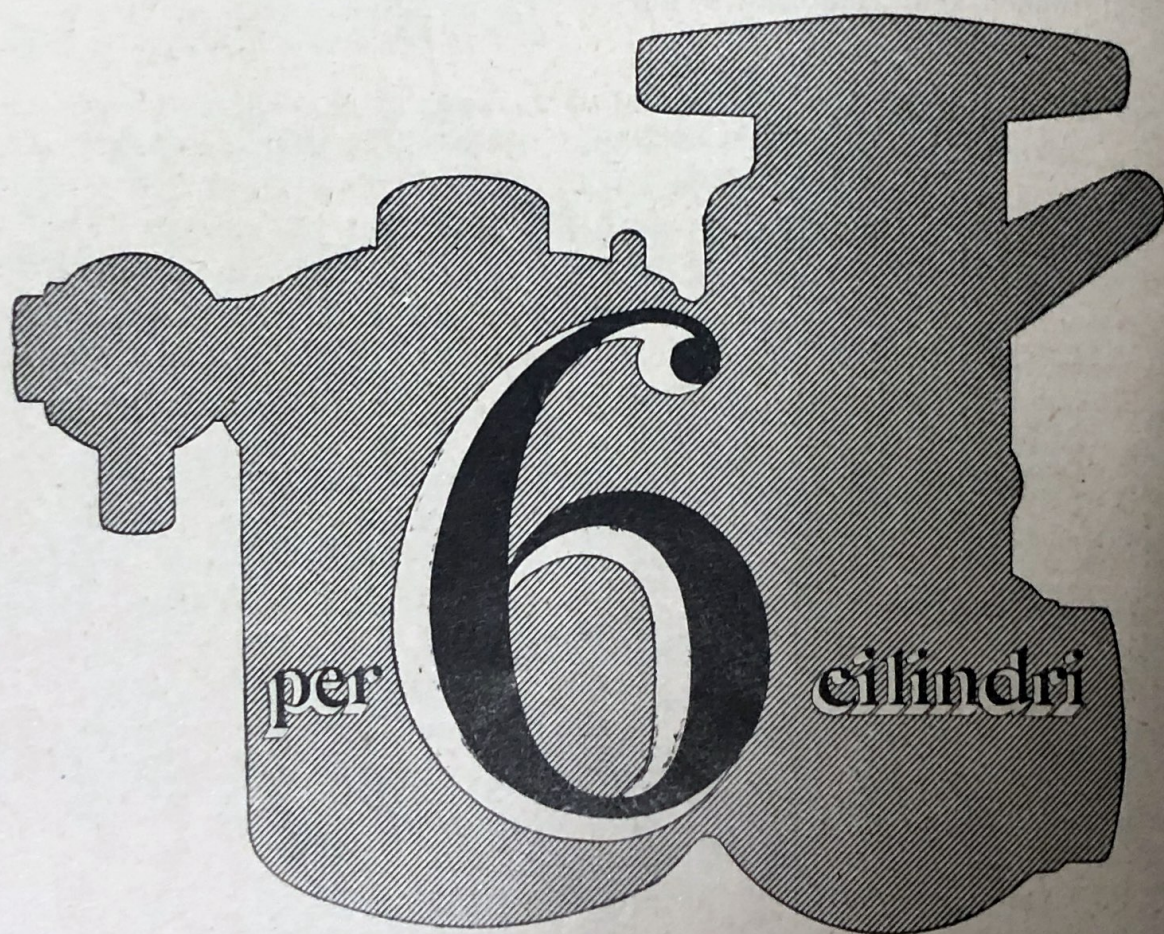
Per quel che riguarda il Giappone, il tonnellaggio raggiunto, 103.663 tonn., è il più alto che vi si sia verificato dopo il 1921.

Gli Stati Uniti d'America invece sono discesi, con 91.357 tonn. (compreso il naviglio dei Grandi Laghi) alla quota più bassa che vi si sia verificata nel corso degli ultimi 32 anni. Le più grandi navi varate nel 1928 sono la *Virginia* di 20.773 tonn. con macchine turbo-elettriche, e la motonave *Mary Ellen O'Neil* di 11.628 tonn.

La produzione francese, 81.416 tonn., ha superato lo scorso anno di 37.081 tonn. quella

C. – NUMERO DELLE NAVI MERCANTILI, DI STAZZA LORDA DI 100 TONNELLATE ED OLTRE, VARATE NEI DIVERSI PAESI DEL MONDO NEL CORSO DEGLI ANNI 1895-1928.

Anno	Italia		Austria-Ungheria	Belgio	Danimarca	Domini Britannici		Francia	Germania	Giappone	Gran Bret. e Irlanda	Norvegia	Olanda	Spagna	Stati Uniti d'America		Svezia	Altri Paesi	Totale	
	N.	Tonn.	N.	N.	N.	N. [1])	N. [2])	N.	N.	N.	N.	N.	N.	N.	N. [3])	N. [4])	N.	N.	N.	Tonn.
1895	10	5.603	10	1	14	23	7	27	75	3	579	21	25	1	41	20	13	10	880	1.218.160
1896	10	6.779	9	2	14	36	5	41	63	26	696	17	28	—	112	32	14	8	1.113	1.567.882
1897	8	12.910	6	3	13	36	4	39	84	22	591	25	42	2	63	21	14	17	990	1.331.924
1898	19	26.530	9	5	17	65	5	48	104	9	761	29	27	—	141	21	12	18	1.290	1.893.343
1899	31	49.472	8	3	30	31	3	51	93	3	726	34	50	—	127	21	29	29	1.269	2.121.738
1900	36	67.522	12	7	17	38	2	66	93	3	692	42	61	2	196	39	19	39	1.364	2.304.163
1901	35	60.526	7	3	41	68	6	92	101	94	639	40	33	—	234	52	31	62	1.538	2.617.539
1902	62	46.270	16	13	44	65	4	99	108	53	694	46	14	—	206	45	32	49	1.650	2.502.755
1903	81	50.089	6	16	39	64	9	75	120	62	697	54	109	—	195	51	30	42	1.650	2.145.631
1904	35	30.016	40	6	30	55	6	69	149	67	712	67	109	2	208	19	32	37	1.643	1.987.935
1905	46	61.629	27	1	19	—	—	43	148	81	795	58	58	2	157	43	20	33	1.576	2.514.922
1906	30	30.560	25	6	18	50	7	48	205	107	886	69	89	8	192	50	23	23	1.836	2.919.763
1907	31	44.666	7	18	29	83	14	50	188	78	841	82	60	3	208	47	28	21	1.788	2.778.088
1908	34	26.864	24	7	24	111	8	50	120	73	523	81	76	3	202	36	23	10	1.405	1.833.286
1909	28	31.217	15	6	11	35	3	51	84	75	526	45	52	1	73	29	12	17	1.063	1.602.057
1910	21	23.019	8	7	18	53	7	55	117	70	500	64	105	1	156	39	17	39	1.277	1.957.853
1911	14	17.401	16	6	18	59	3	79	154	109	772	71	113	1	112	30	11	31	1.599	2.650.140
1912	27	25.196	12	10	22	76	8	80	165	168	712	89	112	12	144	30	22	30	1.719	2.901.769
1913	38	50.356	17	54	31	77	14	89	162	152	688	74	95	12	182	23	25	17	1.750	3.332.882
1914	47	42.981	11	8	25	58	22	33	89	32	656	61	130	5	84	10	26	22	1.319	2.852.753
1915	30	22.132	[5])	—	23	27	4	6	[6])	26	327	59	120	5	76	8	27	5	743	1.201.638
1916	10	56.654	[5])	—	28	36	4	9	[6])	55	306	52	201	6	167	44	34	12	964	1.688.080
1917	11	38.906	[5])	—	23	80	25	6	[6])	104	286	44	146	10	266	60	34	17	1.112	2.937.786
1918	15	60.791	[5])	—	13	184	22	3	[6])	198	301	51	74	18	741	188	36	22	1.866	5.447.444
1919	32	82.713	—	2	46	235	28	34	[6])	133	612	82	100	41	852	199	53	34	2.483	7.144.549
1920	82	133.190	—	5	30	90	13	50	[6])	140	618	30	99	13	467	42	46	34	1.759	5.861.666
1921	85	164.748	—	3	37	49	5	65	242	43	426	35	98	11	166	7	27	78	1.377	4.341.679
1922	42	101.177	—	4	23	37	2	62	187	49	235	23	60	2	55	4	14	53	852	2.467.084
1923	21	66.523	—	5	24	41	3	27	109	44	222	48	35	7	69	14	10	22	701	1.643.181
1924	19	82.526	—	2	33	29	2	26	108	31	494	34	41	2	71	8	12	12	924	2.247.751
1925	31	142.046	—	3	21	47	4	35	121	23	342	48	47	1	94	7	17	14	855	2.193.404
1926	27	220.021	—	8	25	39	3	34	60	26	197	25	47	6	73	5	14	11	600	1.674.977
1927	25	101.076	—	8	20	24	5	22	105	19	371	12	68	5	58	8	18	34	802	2.285.679
1928	29	58.640	—	3	31	47	1	20	81	37	420	12	74	7	57	6	20	24	869	2.699.239

[1]) Nei Porti Marittimi. [2]) Sui laghi del Canadà. [3]) Sulle Coste. [4]) Sui Grandi Laghi. [5]) Cifre complete non sono ottenibili per l'Austria-Ungheria rispetto al tonnellaggio varato nel periodo della guerra 1914-18. [6]) Cifre complete non sono ottenibili per la Germania nel periodo della guerra (1914-18) e per gli anni 1919 e 1920.

del 1927. Il tonnellaggio delle motonavi varate, 54.764 tonn., è più del doppio del tonnellaggio dei piroscafi.

Il diagramma che segue si riferisce alla produzione mondiale degli ultimi 34 anni e mostra quali sbalzi vi si sono verificati.

Le relazioni trimestrali del *Lloyd's Register* indicano anche che il naviglio in costruzione nel mondo al principio del 1928 ammontava a 3.118.700 tonn. Durante il corso dei primi 3 trimestri del 1928 si verificò una continua

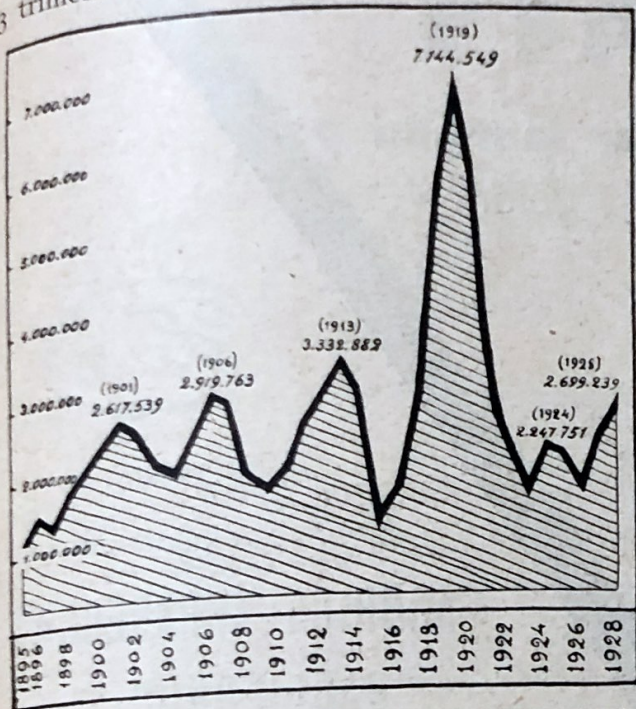



DIAGRAMMA DELLE TONNELLATE DI NAVIGLIO MERCANTILE VARATE IN TUTTO IL MONDO DAL 1895 AL 1928.

diminuzione e benchè un aumento avesse luogo nel quarto trimestre, il tonnellaggio complessivo in costruzione al 31 dicembre 1928 ammontava soltanto a 2.618.000 tonn. con una diminuzione di oltre 500.000 tonn. in confronto al dicembre 1927.

Le maggiori diminuzioni si hanno nella Gran Bretagna (337.000 tonn.), nell'Italia e nella Germania (circa 90.000 tonn. ciascuna), negli Stati Uniti d'America (49.421 tonn.); mentre aumenti considerevoli si hanno nel Giappone (49.710 tonn.) e in Francia (46.537 tonn.). I paesi che hanno la maggior quantità di naviglio in costruzione alla fine del 1928 sono: Gran Bretagna e Irlanda, 1.242.794 tonn.; Germania, 382.422 tonn.; Olanda, 182.229 tonn.; Francia, 161.566 tonn.; Giappone, 118.580 tonn.; Svezia, 99.244 tonn.

A. B. B.

Motonavi e... motonavi.

Altre tre bellissime motonavi sono venute ad arricchire il nostro patrimonio nautico. Trattasi della *Himalaya*, varata il 13 marzo u. s. nel cantiere S. Marco a Trieste, della *Città di Spezia*, appartenente alla Soc. Florio e varata il 12 marzo dai Cantieri Officine Meridionali di Baia, e della *Attilio Deffeau* varata il 14 marzo a Sestri Ponente, di proprietà della «Citra» e destinata a servire la linea della Sardegna.

FERROVIE

Riduzioni ferroviarie per Postumia.

La Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato ha concesso quest'anno le seguenti riduzioni ferroviarie a favore dei viaggiatori che si recano a Postumia per la visita a quelle celebri Grotte:

1° Dal 1° maggio al 30 settembre, riduzione del 30 % sul prezzo del biglietto normale di andata e ritorno *da tutte le stazioni del Regno* per Postumia-Grotte.

2° Dal 18 al 23 maggio e dal 1° al 21 settembre, in occasione dei grandiosi festeggiamenti che avranno luogo in quelle Grotte durante la Festa di Pentecoste (19 maggio) e la prima domenica di settembre (1° settembre), riduzione del 50 % sul prezzo del biglietto normale di andata e ritorno *da tutte le stazioni delle Tre Venezie* per Postumia-Grotte.

Le riduzioni suddette daranno diritto a due fermate intermedie tanto nel viaggio di andata che in quello di ritorno e consentiranno pure una quinta fermata a Monfalcone per la visita ai Campi di Battaglia ed al Cimitero Monumentale di Redipuglia.

La validità dei biglietti a riduzione avrà inizio il giorno successivo a quello dell'acquisto, e sarà di giorni 5 per le percorrenze fino a 600 km. e di giorni 10 per le percorrenze superiori.

Il viaggio di ritorno potrà essere iniziato il giorno successivo a quello della scadenza, di modo che la validità totale dei biglietti sarà di giorni 7 per le percorrenze fino a 600 chilometri e di giorni 12 per quelle superiori.

Le fermate intermedie avranno una durata di 48 ore, potranno cioè essere protratte fino al secondo giorno successivo a quello dell'arrivo.

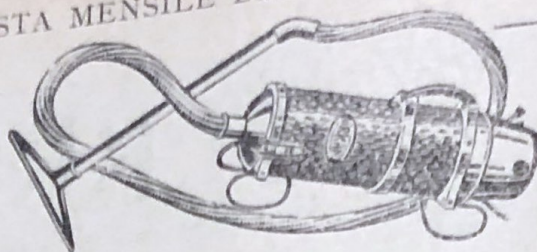
Sia all'arrivo che alla partenza da ogni stazione ferroviaria in cui il viaggiatore avrà effettuato una fermata intermedia, come pure alla partenza da Postumia-Grotte, i biglietti a riduzione dovranno essere presentati alle biglietterie per la vidimazione prescritta.

L'interesse delle ferrovie estere per la nuova via di Cuneo-S. Dalmazzo-Breil.

Abbiamo già fatto cenno in questa rubrica, nei precedenti numeri della Rivista, alla convenienza che offre la nuova via per le relazioni tra la Svizzera e la Francia del Sud: convenienza di tempo e di prezzo. Ecco un confronto eloquente per quanto riguarda i prezzi nella relazione Berna-Nizza.

Berna-Nizza, via Ginevra-Lione-Marsiglia, cioè percorso di transito interamente francese fr.-svizz.: 1ª cl. 96,50; 2ª cl. 66,05; 3ª cl. 44,15.

Berna-Nizza, via Lötschberg-Sempione-Milano-Genova-Ventimiglia: fr.-svizz.: 1ª cl. 93; 2ª cl. 63,60; 3ª cl. 40,50.

Berna-Nizza, via Ginevra-Culoz-Modane-Torino-Breil: fr.-svizz.: 1ª cl. 87,30; 2ª cl. 59,70; 3ª cl. 38,70.

ORKAN

è **l'aspirapolvere** di qualità **per famiglie** - Potenza di aspirazione 800 m/m colonna acqua - Pagamento

L. 150

anticipate e N. 8 effetti da L. 100 ciascuno con scadenza a 30 giorni l'uno dall'altro.

FABBRICA APPARECCHI RADIO

8, Via Indipendenza, 8

LIVORNO

F.a.r

La

LIVORNO

8, Via Indipendenza, 8

FABBRICA APPARECCHI RADIOFONICI

ai Sigg. **Soci del**

T. C. I.

vende **ratealmente** i suoi ottimi impianti radioriceventi completi, e per contanti materiale di classe a **prezzi ridottissimi** - Scatole di montaggio - Diffusori Wirt, ecc.

A NAPOLI	A MESSINA	A GENOVA	A TORINO
GAETANO CIANCIO	Ragg. F.lli PANZERA	Ing. GIORGIO ANGELERI	Ing. GIORGIO ANGELERI
Via Nuova Capodimonte, 88	Via Risorgimento, 64	Via Cairoli, 2	Via Nizza, 35 bis

Berna-Nizza, via Lötschberg-Sempione-Torino-Breil: fr.-svizz.: 1ª cl. 87,10; 2ª cl. 59,50; 3ª cl. 38,10.

La più sfavorevole è dunque la via interamente su percorso francese e la più favorevole è la via Sempione-Torino-Breil.

Per quest'ultima il viaggiatore realizza in confronto della prima un vantaggio di L. 33,85 per la 1ª cl.; 23,60 per la 2ª cl.; e 21,80 per la 3ª cl.

Parallelamente è più favorevole come impiego di tempo quest'ultima via: la situazione si migliorerà ancora quando saranno istituite nuove coppie di treni. La Compagnia Svizzera Berna-Lötschberg-Sempione è con noi particolarmente interessata alla nuova via per cercare di attrarre su di essa i viaggiatori che vanno sulla riviera. Sappiamo che la nuova via è stata introdotta in varî servizi diretti internazionali interessanti l'Italia (come destinazione od arrivo e come transito), fra cui nel servizio diretto tra la Germania e la Francia del Sud.

Transito ferroviario delle automobili attraverso il Sempione.

Come è noto a molti turisti, malgrado gli accordi presi a suo tempo dalla Prefettura di Novara con gli spedizionieri, questi ultimi non si erano adattati a limitare le loro pretese per il disbrigo delle operazioni inerenti al trasporto delle automobili da Domodossola a Briga. La Direzione Generale delle Ferrovie è intervenuta di recente con un provvedimento risolutivo.

Fino a qualche tempo fa le operazioni di consegna, di carico e scarico e le operazioni doganali, nei giorni domenicali e festivi non potevano eseguirsi dalla Ferrovia, ma dovevano effettuarsi o direttamente dal mittente o a mezzo di uno spedizioniere. La Direzione delle Ferrovie con recente disposizione ha tolto questo divieto ed ha disposto che la stazione di Domodossola provveda sempre direttamente a tutte le operazioni di spedizione, scarico e carico, verso corresponsione di una indennità fissa di L. 40, oltre naturalmente il pagamento delle tasse di trasporto e doganali.

Così gli automobilisti, durante i giorni festivi, non saranno più costretti a sottostare agli spedizionieri, i quali solevano applicare prezzi che erano tre e perfino quattro volte superiori a quello che poteva rappresentare il compenso equo ed adeguato delle prestazioni.

Conferenza internazionale ferroviaria a Firenze.

Una serie di conferenze internazionali tra i rappresentanti delle varie Amministrazioni di trasporto interessate, si è tenuta a Firenze, nel periodo dal 26 febbraio al 2 marzo scorso. Si è decisa l'istituzione dei seguenti nuovi servizi diretti:

1° servizio italo-francese, in transito anche per la Svizzera per trasporto di comitive;

2° servizio franco-svizzero per trasporto di comitive;

3° servizio franco-italo-svizzero per trasporto di comitive.

I varî servizi saranno effettuati con biglietti già comprendenti un itinerario di andata-ritorno o circolare, prestabilito, indicato in tariffa, nel qual caso è ammesso che il viaggiatore possa compiere il viaggio di ritorno isolatamente; e con biglietti facoltativi per itinerari non prestabiliti in tariffa, nel qual caso sarà obbligatorio, tanto per l'andata quanto pel ritorno, il viaggio in gruppo;

4° servizio italo-francese per trasporto di bagagli non accompagnati dal viaggiatore. Questo servizio si è dimostrato particolarmente necessario per i viaggiatori che effettuano il percorso in automobile o in aeroplano;

5° servizio Germania-Francia del Sud, per i varî transiti italiani, compresi quello ultimamente aperto al traffico di Cuneo-Breil-Sospello e di Cuneo-Breil-Ventimiglia.

Hanno partecipato alle discussioni, oltre i delegati delle FF. SS. italiane quelli delle compagnie estere seguenti: compagnie francesi (P. L. M., Est, Nord, Orléans ed Alsazia-Lorena); ferrovie germaniche (Società Nazionale delle Ferrovie del Reich); ferrovie svizzere (Ferrovie Federali e C.ia Berna-Lötschberg-Sempione); compagnia di Navigazione del Lago di Lucerna e ferrovia Montreux-Oberland; ferrovie federali austriache. Fra gli intervenuti è stato raggiunto il pieno accordo, dimodochè quasi tutti i nuovi servizi potranno entrare in vigore con la primavera.

Diffusione fra le Amministrazioni ferroviarie di documenti e d'informazioni per favorire il traffico internazionale dei viaggiatori.

Questa proposta è stata discussa ed approvata in seno alla 1ª Commissione (traffico viaggiatori) dell'Unione Internazionale delle Ferrovie, che si è riunita a Napoli in questi ultimi giorni. Le Amministrazioni ferroviarie partecipanti all'Unione dovranno mettersi d'accordo per la pubblicità, che, ben preparata e largamente diffusa, può contribuire largamente ad intensificare il traffico internazionale. Ulteriori accordi dovranno essere presi per adattare in modo uniforme la pubblicazione degli orari e delle tariffe internazionali; tanto gli uni quanto le altre dovranno essere scambiati fra le Amministrazioni. Queste dovranno impegnarsi di darsi reciproca comunicazione di tutte le facilitazioni che ciascuna di esse accorda al pubblico internazionale dei viaggiatori, in modo che le facilitazioni possano da una parte essere portate a conoscenza dei viaggiatori e dall'altra, per quanto possibile, adottate dalla altre Amministrazioni. Infine nuovi scambi di vedute sono proposti tra le Amministrazioni sull'opportunità di modificare, migliorandole, le condizioni, i sistemi e i mezzi di trasporto.

Dobbiamo aggiungere che da varî anni i tentativi di unificazione e di semplificazione, con frequenti intese fra le ferrovie e anche altre imprese di trasporto, si susseguono e che favorevoli e notevoli risultati si sono già ottenuti. Qui però la questione viene posta su una base di carattere generale: trattasi di completare su vasta scala quello che ancora non si è raggiunto.

Il purgante gradevole
per eccellenza

MAGNESIA
S.PELLEGRINO
Prodel
SPES

Esito del Concorso per l'abbellimento delle Stazioni della Circumvesuviana.

La Commissione giudicatrice del Concorso, al quale aveva concesso alcuni premi in medaglie anche la nostra Direzione, ha così assegnato le distinzioni predette:

Medaglia d'oro del T. C. I. – GIANNINI GUSTAVO, Console del T. C. I. per Torre del Greco. Capostazione della Circumvesuviana di quella città.

Medaglia Grande d'Argento T. C. I. – ACUNTO RAFFAELE, Capo della officina e sottostazione elettrica di S. Giovanni a Teduccio.

Medaglia Piccola d'Argento T. C. I. – MATTAROCCI CAV. GIOVANNI, Capo Stazione di Pugliano-Resina.

Medaglia di Bronzo T. C. I. – CARDASSI PASQUALE, Capostazione di Ponticelli.

Ai premiati, le nostre vive congratulazioni.

Pubblicazione dell'Orario ufficiale dei prezzi dei biglietti diretti internazionali.

Abbiamo saputo che l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ha l'intenzione di pubblicare quanto prima sull'Orario ufficiale, edito dalla ditta F.lli Pozzo, l'elenco completo, con i relativi prezzi, dei biglietti diretti internazionali che interessano il nostro Paese. Trattasi di qualche cosa di più di centinaia di relazioni: il pubblico potrà così rendersi conto del progresso raggiunto nei servizi diretti. Oggi abbiamo biglietti diretti e possiamo effettuare la spedizione del bagaglio con quasi tutte le principali località europee: il numero delle relazioni ammesse nei servizi diretti si è quintuplicato in confronto dell'ante-guerra.

Ma il vantaggio maggiore che offrirà la pubblicazione consisterà nel portare a conoscenza dei viaggiatori i prezzi dei biglietti: in altri termini sarà possibile a chiunque conoscere quanto costa un biglietto da Roma a Parigi, da Milano a Berlino, da Venezia a Praga. Sarà soprattutto possibile controllare l'esattezza dei prezzi quando i biglietti vengono rilasciati dalle agenzie; è evidente che anche quando queste rilasciassero, in luogo del biglietto diretto, i cosidetti tagliandi di agenzia, i quali in sostanza non sono che altrettanti biglietti per i percorsi delle varie Amministrazioni interessate sul percorso, il prezzo totale di questi tagliandi deve essere eguale a quello del biglietto diretto esistente per la relazione in causa.

L'elenco dei biglietti diretti risulterà dalla Parte IV dell'Orario (carta verde) e comprenderà più pagine. Per ogni biglietto saranno indicati, oltre il prezzo, i transiti, gli itinerari del percorso estero, la categoria (corsa semplice, andata-ritorno, circolare), la validità, ecc.

L'esempio dell'Italia, che trova già qualche precedente da parte di qualche Amministrazione estera, è probabile che sia seguito da tutte le Amministrazioni ferroviarie europee.

La recente Conferenza dell' Unione Internazionale delle Ferrovie, nella quale i delegati intervenuti da varî paesi si sono trovati perfettamente d'accordo, ha concluso sulla necessità che tutte le Amministrazioni portino a maggior conoscenza del pubblico, mediante inserzioni negli orari, nelle riviste, nei giornali e con affissi, le condizioni e i prezzi dei biglietti diretti in servizio internazionale. Occorre tener presente che, oltre i soliti biglietti di corsa semplice e di andata-ritorno, esistono biglietti circolari, biglietti semicircolari, biglietti in combinazione con imprese secondarie di trasporto. Questi biglietti, essendo regolati dalla Convenzione internazionale di Berna, offrono al viaggiatore tutte le facilitazioni previste dalla convenzione stessa in confronto dei biglietti interni e dei tagliandi di agenzia; così le disposizioni in materia di validità, di trasporto di ragazzi, di rimborsi in caso di mancata o di parziale utilizzazione del biglietto, sono più favorevoli pel viaggiatore nel caso dei biglietti diretti internazionali: tutte queste condizioni sono chiaramente indicate nelle avvertenze dei biglietti, dimodochè il viaggiatore, servendosi di essi, non trova difficoltà, nè ha bisogno nella maggior parte dei casi di rivolgersi agli agenti ferroviari o al personale delle agenzie per le informazioni.

Accenniamo in ultimo ad una particolarità molto importante che presentano i biglietti diretti in vantaggio rispetto ai tagliandi di agenzia. Mentre questi ultimi sono valevoli solo per un itinerario prestabilito, i biglietti diretti, specie se rilasciati per lunghi percorsi, consentono la possibilità al viaggiatore di scegliere fra un certo numero di itinerari: in altri termini comprendono molte vie facoltative. Così un biglietto fra Roma e Londra consente di scegliere fra ben sedici itinerari diversi.

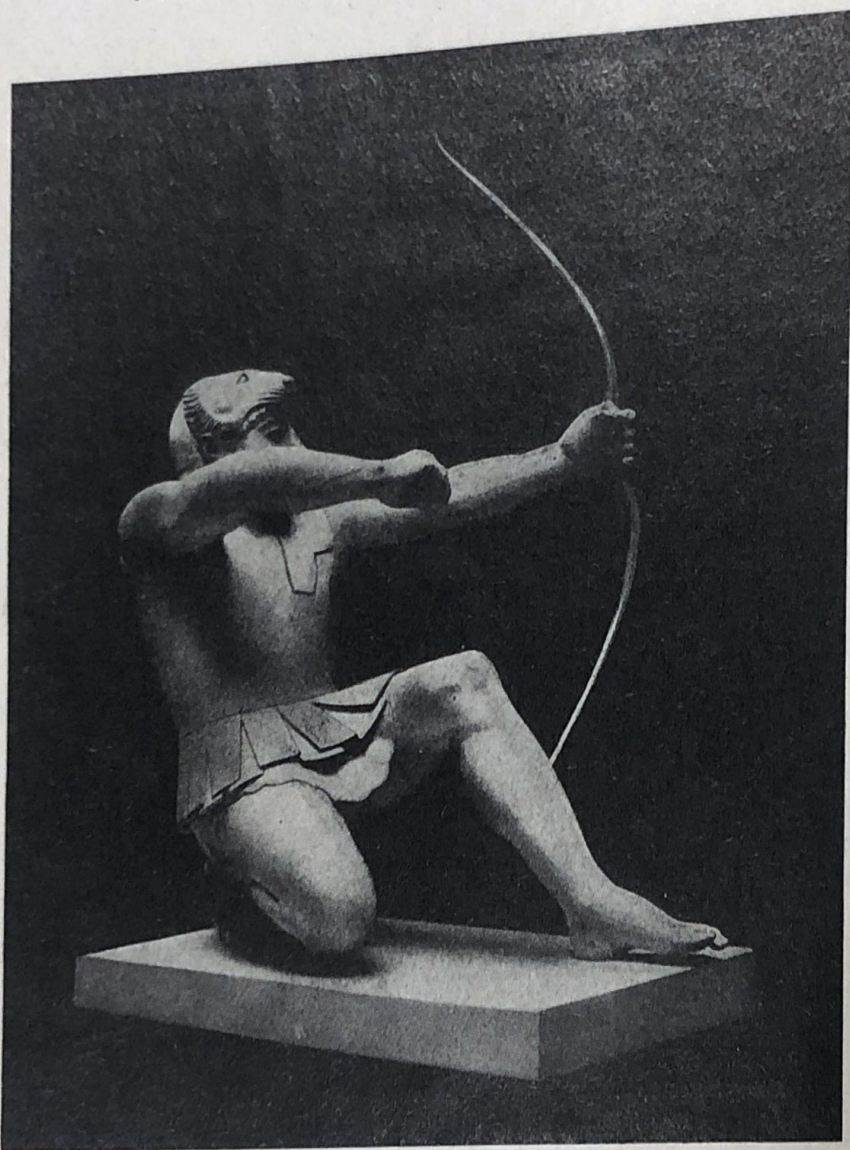
Ferrovie e automobili in Germania.

In Germania si va sempre più intensificando la lotta tra i servizî ferroviari e i servizî automobilistici. Il numero delle autolinee istituite in Germania — avverte la rivista *Velocità* — che era nel 1924 di 983, è salito nel 1927 a 1600 e lo sviluppo chilometrico corrispondente è salito, con riferimento alle stesse date, da 10.547 a 30.409. Questo fatto non poteva non allarmare la Reichsbahn, che si vedeva direttamente minacciata. Intervennero così, fra i dirigenti delle ferrovie e quelli delle linee automobilistiche, degli accordi, i quali conseguirono il risultato di una riduzione del numero dei viaggiatori sulle linee automobilistiche; questi, che erano infatti di 36 milioni nel 1926, diventarono 21 milioni nel 1927.

Ben più significativi sono i dati riguardanti il movimento delle merci, il quale risulta maggiore per gli autocarri che per le ferrovie. Si venne perciò nella determinazione di ridurre sensibilmente le tariffe ferroviarie, specialmente per certe merci, i cui speditori avevano dimostrato di preferire il trasporto automobilistico. La rivista attribuisce anzi a questa concorrenza tra ferrovie e automobili il ben noto provvedimento che riduce le classi nei treni tedeschi. Tale provvedimento ha portato infatti ad una sensibile riduzione di prezzo dei biglietti ferroviari, incoraggiando in tal modo i viaggiatori a servirsi del mezzo di trasporto ferroviario.

LA RINASCENTE

PRIMO DEI GRANDI MAGAZZINI

PIAZZA DUOMO - **MILANO** - PIAZZA DUOMO

"GYMNASIUM"

SPECIALE ORGANIZZAZIONE DEL REPARTO ARTICOLI SPORTIVI.

VASTO ASSORTIMENTO DI ATTREZZI PER TUTTI GLI SPORTS:

GOLF - TENNIS - SCHERMA
CALCIO - PUGILATO
GIUOCO DELLA VOLATA
ALPINISMO - SCI
PATTINAGGIO - ATLETICA
NUOTO - WATER POLO
GINNASTICA
TAMBURELLO - BOCCIE

Consulenza gratuita su qualsiasi questione inerente allo sport

Ogni particolare sull'equipaggiamento sportivo è stato accuratamente studiato, gli attrezzi sono stati scelti tra quanto di meglio si produce in Italia ed all'Estero da Case specializzate; garantiti come qualità, pratici all'uso, rappresentano l'ideale per il competente e la garanzia per il principiante.

CHIEDERE IL CATALOGO ILLUSTRATO GYMNASIUM
PER L'EQUIPAGGIAMENTO SPORTIVO
Indirizzando a **"LA RINASCENTE"** Casella Postale N. 1135 - **MILANO**

Citare la presente Rivista

È USCITO ANCHE IL NUOVO CATALOGO ILLUSTRATO DE

"LA RINASCENTE"

PER LA STAGIONE PRIMAVERA-ESTATE

MAGNIFICO VOLUME DI 120 PAGINE CON RICCHISSIME INCISIONI IN NERO E A COLORI
RICHIEDERNE L'INVIO **GRATUITO** AL SEGUENTE INDIRIZZO:
LA RINASCENTE - Casella Postale N. 1135 - **MILANO**

Un pioniere del turismo appenninico. Alessandro Enrico Abbate.

Il giorno 8 febbraio di quest'anno è morto in Roma il Comm. Gr. Uff. Alessandro Enrico Abbate, Consigliere di Stato a riposo, nato a Milano il 24 agosto 1858. Dotato di vivace ingegno, di alta coltura classica ed economica, appassionato per i viaggi e per le escursioni, egli può essere additato come un pioniere del turismo e dell'alpinismo nel Lazio e negli Abruzzi. Fu uno dei fondatori della Sezione del Club Alpino di Roma e ne fu il Segretario per lunga serie di anni.

A lui si devono in grande parte le iniziative per la costruzione del Rifugio Umberto I° sulla vetta del Terminillo, del primo Rifugio al Gran Sasso d'Italia, come a lui si deve la prima ascensione al Corno Piccolo nel medesimo Gruppo del Gran Sasso.

Con infaticabile propaganda e memorabile attività egli si adoperò a generalizzare la conoscenza di quelle magnifiche Regioni del Lazio e degli Abruzzi le cui ardue montagne, gli altipiani caratteristici, i colli degradanti al mare, le mura ciclopiche, gli avanzi romani, i castelli diruti, le Chiese e le Abbazie erano, sino a non molti anni or sono, cose sconosciute alla maggioranza degli Italiani.

Nel periodo dal 1886 al 1890 l'Abbate pubblicò la *Guida del Gran Sasso d'Italia* e quella *Guida della Provincia di Roma*, oggi introvabile, che al suo apparire fu accolta come una rivelazione. Nel 1903 pubblicò la *Guida dell'Abruzzo*, opera di vasta mole, frutto di lunghi studi, descrizione completa della Regione sotto tutti gli aspetti, opera che anche oggi può essere consultata con profitto dallo studioso, dal viaggiatore, dal turista.

Ogni anno l'Abbate si riposava dal suo severo diuturno lavoro intraprendendo viaggi nelle Alpi o nelle più pittoresche regioni d'Europa. Fu in Norvegia, ai Pirenei, in Oriente, in Grecia, in Spagna e fu il primo e forse il solo italiano che ascese il Mulhacen, la più alta vetta della Sierra Nevada.

Era un cuore nobilissimo, una mente eletta. Chi lo conobbe lo amò e chi lo amò ne piange ora l'irreparabile perdita.

Autoservizi di lusso da Trieste per Postumia e per i Campi di Battaglia.

Veramente commendevole può dirsi l'iniziativa della Società Autoturistica Triestina, la quale ha organizzato una serie di autoservizi di gran turismo intesi a rendere facile, comoda ed esauriente la visita ai Campi di Battaglia e alle Grotte di Postumia e di S. Canziano, a quanto, cioè, di più sacro e di più meraviglioso presenta la fedele terra giuliana.

QUADRO DEGLI ITINERARI AUTOMOBILISTICI PER POSTUMIA ED I CAMPI DI BATTAGLIA.

Dal 15 aprile al 15 ottobre funziona una autolinea celere quotidiana *Trieste-Postumia*, con partenza da Trieste (Piazza della Borsa) alle 14,50 e arrivo a Postumia alle 16,10; partenza da Postumia (RR. Grotte) alle 18,30 e arrivo a Trieste alle 19,50, in coincidenza coi treni serali per Roma e Milano. Prezzo del biglietto: L. 25; andata e ritorno: L. 36; andata e ritorno, compresa la visita in trenino alle RR. Grotte: L. 65.

L'autolinea *Trieste-San Canziano* (*Grotte*)-*Postumia* (*RR. Grotte*) si effettua dal 15 giugno al 30 settembre, ogni mercoledì e venerdì, con partenza da Trieste (P. della Borsa) ore 9; arrivo a Postumia 12,30; partenza da Postumia 16,45; arrivo a Trieste 18,15. Prezzo globale, compresa la visita alle Grotte di San Canziano e di Postumia: L. 70.

L'autolinea *Trieste-Monfalcone-Redipuglia-Monte S. Michele-Gorizia-Postumia* si effettua dal 15 maggio al 15 ottobre, ogni lunedì e giovedì, con partenza da Trieste (P. della Borsa) alle ore 8, arrivo a Postumia alle 12,45; partenza da Postumia alle 16,45; arrivo a Trieste alle 18,15. Prezzo del biglietto, compresa la visita alle RR. Grotte: L. 87.

Autolinea *Trieste-S. Giovanni al Timavo-Jamiano - Doberdò - Monte S. Michele - Sdraussina-Sagrado-Redipuglia-Monfalcone-Trieste* si effettua dal 1° luglio al 30 settembre, ogni martedì e sabato, con partenza da Trieste (P. della Borsa) alle 15,50 e ritorno a Trieste alle 20,30. Prezzo del biglietto: L. 45.

La S.A.T. esercisce pure, dal 31 marzo al 30 settembre, un servizio bisettimanale (martedì e sabato) per la *visita di Trieste e dintorni*, per il quale il prezzo del biglietto è stabilito di L. 20, escluso l'ingresso al Faro della Vittoria e al Castello di Miramare.

Non è chi non veda come la scelta degli itinerari sia stata informata a un criterio di somma praticità, riuscendo a collegare opportunamente quelle località verso le quali il turista può essere attratto o dal culto della gloria italica o dal fàscino delle naturali bellezze.

Iniziative per la valorizzazione turistica di Este.

La Società Amici del Museo e dei Monumenti di Este ha curato la pubblicazione e la divulgazione di un simpatico cartello di propaganda per i monumenti cittadini, opera del pittore M. Marelli. E' stata pure edita dalla stessa Società una serie di cartoline illustrate veramente efficaci per imporre alla attenzione del turista le cose più notevoli della storica città euganea.

Allievi della Scuola Pratica dell'Albergatore di Montecatini-Terme.

Col 5 maggio p. v. la Scuola Pratica dell'Albergatore di Montecatini-Terme licenzierà 24 allievi i quali debbono compiere un tirocinio di tre mesi in Albergo, come volontari di sala. I Signori Albergatori, che desiderino assumerne qualcuno, si rivolgano alla Direzione della Scuola in Montecatini-Terme, oppure alla Direzione Generale dell'ENIT, Roma.

Secondo il contratto di lavoro gli allievi delle Scuole Alberghiere, per il periodo di tirocinio, non percepiscono stipendio.

Sconti ai Soci del Touring per i pellegrinaggi cattolici.

Come per lo scorso anno, l'Opera Cattolica Italiana Pellegrinaggi in Terra Santa e Loreto concede ai Soci del Touring uno sconto, nei termini seguenti, sui prezzi di programma:

Pellegrinaggi in Terra Santa (maggio e agosto 1929) con giro del Mediterraneo Orientale: riduzione di L. 50 per ogni singola classe.

Pellegrinaggi a Loreto-Assisi-Roma (maggio e luglio): riduzione di L. 25.

Pellegrinaggio a Montecassino-Roma (con partenza da Napoli): riduzione di L. 20.

Pellegrinaggio a Lourdes: riduzione di L. 25.

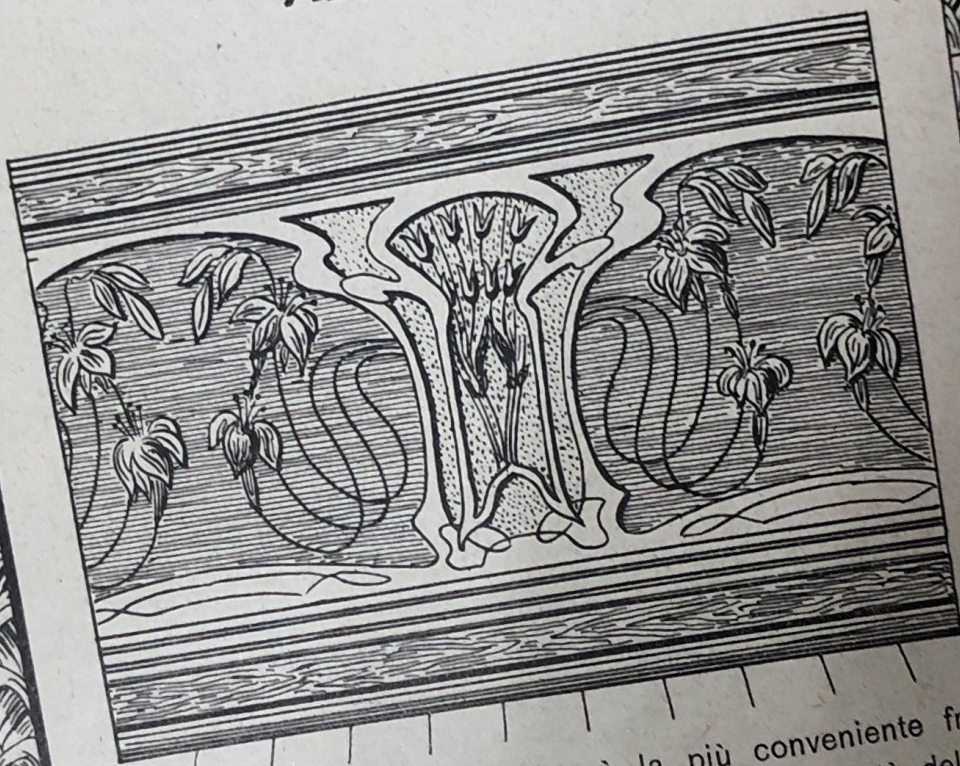
Programmi illustrativi dei pellegrinaggi si ottengono gratis, richiedendoli alla direzione dell'Opera, Cortile Convento S. Chiara' Napoli.

SPORT

Preannunciata da schermaglie provinciali e dalle due tappe della Palermo-Messina e ritorno, la stagione delle corse ciclistiche su strada si è aperta ufficialmente con la Milano-Sanremo, la prova internazionale che la *Gazzetta dello Sport* ha organizzato per la ventiduesima volta. Il campo dei corridori ciclisti su strada non è finora riuscito a sostituire quelli che hanno abbandonato lo sport attivo o preferiscono le prove su pista di più facile e di più sicuro esito. E' per questo che, salvo incidenti, non era presumibile che ad Alfredo Binda dovesse sfuggire il successo in questa prima grande gara internazionale dell'annata. Attualmente Binda avanza di una classe i suoi avversari e ben si è visto come egli si sia sbarazzato di essi, quando ha creduto opportuno di accelerare il ritmo della sua andatura. Di qualche valore è anche il fatto che il tempo-*record* della prova, detenuto dal belga Defraye fin dal 1913 è stato battuto da Binda che ha marciato alla media di 31 chilometri e 628 m., ma non si deve dimenticare che negli anni precedenti la guerra le strade della Milano-Sanremo, come in generale tutte le strade italiane, erano ben lontane dall'essere tenute come lo sono ora. Lo stato del fondo stradale ha la sua parte di merito in questa realizzazione. Non si tende con ciò a sminuire il valore della corsa del campione che ha saputo con encomiabile tenacia riuscire in quello che i vincitori della stessa prova nell'ultimo decennio non erano giunti a fare, ma si vuol riconoscere e ricordare il merito di coloro che negli anni primi della Milano-Sanremo ciclistica con strade spesso impraticabili e con mezzi non così perfetti come quelli di cui ora dispongono i corridori, seppero stabilire medie altissime. Il tempo di Ganna, specialmente, ottenuto sotto la pioggia e nel fango, è di un valore altissimo. Il risultato della gara di marzo con la schiacciante vittoria di Binda non è però confortevole per l'interesse delle prossime manifestazioni su strada, perchè non sembra facile che altri avversari o altri aggruppamenti possano dominare il vincitore della corsa rivierasca e i rappresentanti dei colori dei cicli Legnano.

Il pugilato nazionale è in un momento di felice ripresa. Il peso gallo Bernasconi vince il Campionato Europeo della sua categoria e aspira a mete più alte. Infatti dopo dieci giorni dalla sua vittoria contro Petit Biquet e in un momento di pausa nell'allenamento, egli accetta di incontrare a Madrid nientemeno che il campione del mondo della sua categoria, il negro Al Brown. Il combattimento ha avuto luogo il 23 marzo, quattordici giorni dopo l'incontro con Petit Biquet. Se non fosse abusata la qualifica di vincitore morale si sarebbe potuto usarla in tale occasione per il nostro atleta, il quale è riuscito a gettare a terra l'avversario, a costringerlo spesse volte alla corda, a fargli subire il suo giuoco. Dichiarato perdente dall'arbitro, il pubblico ha fischiato il verdetto e ha applaudito con significativo calore questo valoroso nostro pugile che con questo combattimento si apre una strada verso combattimenti importanti e verso ottimi guadagni.

Per la prima volta una squadra ufficiale italiana ha partecipato ad un cross-country in terra straniera. Fra le dieci nazioni presenti a Parigi, l'Italia ha conquistato soltanto il sesto posto. La Spagna, pur essa partecipante per la prima volta, conquistò invece il terzo posto. Non possiamo quindi dichiararci soddisfatti della prestazione degli atleti italiani. La ragione della nostra inferiorità va ricercata nella poca importanza che si è voluta attribuire fin qui alle prove attraverso alla campagna, prove che non riuscirono mai ad aver cultori animati dal desiderio di specializzarsi. Eppure fin dal 1906 la *Gazzetta dello Sport* adunava una centuria di atleti nella Brughiera di Gallarate e dava vita ad una manifestazione fra le più geniali da quel giornale

Lincrusta
TAPPEZZERIA LAVABILE
AD ALTO RILIEVO
Una Tappezzeria di Lincrusta è la più conveniente fra le tappezzerie lavabili, perchè unisce alla varietà delle colorazioni e dei disegni a rilievo, una durata senza limiti. - È il miglior rivestimento per zoccolature di pareti e soffitti.
Chiedere l'opuscolo "N. 6" che s'invia gratis.
SOCIETÀ DEL
LINOLEUM
Via M. Melloni, 28 - MILANO (121)
LINCRUSTA WALTON
MARCA ITALIA

[illegible]ate. Ma il buon seme non fu raccolto e le prove attraverso la campagna costituirono eccezioni fra le manifestazioni di podismo. L'ammaestramento di Parigi, il vicino contatto con gli atleti di tante nazioni, l'amarezza di una palese e constatata inferiorità saranno di sprone a ricuperare il tempo perduto. Si può esser certi che non mancheremo di conquistar presto classifiche migliori, degne dello sport italiano in generale.

Anche la stagione dei motori è entrata nel massimo della sua attività. Il Circuito di Tripoli, prima corsa automobilistica dell'annata avente titolo per il Campionato italiano, ha ottenuto un vero successo per i risultati conseguiti e per il concorso di pubblico. Diviso in tre classi, ciascuna di queste aveva radunato ottimi campioni, fra i più quotati della presente generazione di corridori italiani. Infatti erano presenti Brilli-Peri, Nuvolari, Varzi, Borzacchini, Arcangeli, Biondelli, Castelbarco, Piccoli Nencioni, Ruggeri, Fagiuoli, ecc. Il vincitore assoluto è risultato Brilli-Peri che ha battuto di 2' 40'' il *record* della prova stabilito dal compianto Materassi. Con la Talbot 1500 cmc. egli è riuscito a precedere di quasi un minuto Borzacchini con Maserati 2000 cmc., malgrado avesse perduto qualche prezioso istante in un rifornimento. Effettivamente la Maserati si è dimostrata, come, del resto, la Bugatti di Nuvolari, meno veloce della Talbot, e se questa constatazione è esatta e non dipende soltanto dalla impressione del rendimento della macchina in quel giorno, vedremo presto in occasione di prossimi cimenti. Della Alfa-Romeo di Achille Varzi non si è potuto assistere alla brillante e attesa affermazione, perchè un incidente di gomma la immobilizzò al primo giro per circa 8 minuti. Questa manifestazione ha preceduto di venti giorni la terza edizione della Coppa delle Mille Miglia, la grande prova su strada che si è disputata mentre già la nostra Rivista era in macchina. Se di questa prova non possiamo oggi riassumerne i risultati, possiamo per altro prospettarne il significato. La Coppa delle Mille Miglia è nata nel 1927 nel periodo più acuto della crisi sportiva e industriale e ci volle tutto il coraggio dell'A. C. di Brescia e di S. E. Turati per affrontarle. Con questa prova si è voluto bandire la manifestazione che rispondesse veramente alle esigenze contingenti della industria e dello sport automobilistico, che affrontasse un percorso su strade comuni svolgentesi attraverso trenta provincie dell'Italia settentrionale e centrale e che offrisse lo spettacolo della gara, non alla folla convenuta in un autodromo o attorno ad un circuito, ma a quella ben più vasta di centinaia e centinaia di paesi. Seguendo questa formula l'A. C. di Brescia ha trovato veramente la prova in cui eccellono le caratte-

ristiche delle macchine di serie destinate al pubblico e in cui sono messe al confronto le doti eccezionali dei guidatori di classe.

In tal guisa la Coppa delle Mille Miglia è diventata la maggiore corsa d'Italia e certamente quella di cui più sono apprezzati i risultati sul mercato interno. I successi delle due prime manifestazioni hanno consacrato questa prova tra le più utili e le più attraenti competizioni europee. E se la Coppa delle Alpi può considerarsi la prova più caratteristica del turismo internazionale, la Coppa delle Mille Miglia è certamente il vero criterium della costruzione di serie. Infatti nessun vaglio è più severo e più definitivo di quello della grande corsa attraverso le strade della penisola, attraverso due ali di popolo festante e incoraggiante. I risultati precedenti confermano la bontà, la serietà della manifestazione, perchè i trionfatori hanno poi dominato in tutte le grandi prove. Infatti la vincitrice del 1927, la O. M., trionfava nelle 24 ore di Le Mans contro tutta la coalizione straniera e la trionfatrice del 1928, l'Alfa Romeo, con il suo 1500 cmc. riconfermava il successo nella Essex-Cup, nelle 24 ore di Spa, nella Coppa Boillot.

La giornata di Pasqua ha concesso al Campionato di calcio di divisione nazionale di compiere un passo innanzi. Ormai le classifiche sono ben delineate e i prossimi incontri non possono gran che modificarle. Ecco infatti le posizioni al 31 marzo: *Girone A*: Torino p. 37; Milan p. 32; Alessandria p. 30; Roma p. 27; Modena p. 26; Pro Patria di Busto p. 23; Dominante di Genova p. 21; Padova p. 19; Triestina p. 19; Livorno p. 18; Atalanta di Bergamo p. 17; Casale p. 15; Bari p. 15; Legnano p. 14; Novara p. 13; Prato p. 10. – *Girone B*: Bologna p. 39; Juventus di Torino p. 36; Ambrosiana di Milano p. 31; Brescia p. 29; Genova p. 27; Pro Vercelli p. 23; Cremonese p. 23; Biellese p. 18; Venezia p. 17; Napoli p. 17; Pistoiese p. 17; Lazio p. 16; Verona p. 15; Fiumana p. 13; Reggiana p. 9; Fiorentina p. 6. Nel campionato di prima divisione le prime posizioni dei tre gironi alla stessa data sono le seguenti: *Girone A*: Spezia p. 30; Fratellanza di Sestri P. p. 25; Savona p. 22. *Girone B*: Comense p. 26; Fanfulla di Lodi p. 26; Parma p. 25; *Girone C*: Monfalcone p. 33; Udinese p. 30; Forlì p. 28.

Risultati assai interessanti ha offerto la disputa della 1ª Sei Giorni motociclistica italiana, creata dal Moto Club Lombardo. Case nazionali e Case straniere rappresentate in Italia hanno aderito alla manifestazione, dimostrando così di apprezzare un tipo di gara che non ha bisogno di speciali apprestamenti, ma che mette a confronto le macchine veramente di serie. Se le gare di pura velocità possono servire ai miglioramenti tecnici e alla

PERCHÈ NON FATE FOTOGRAFIE ?

Episodi e ricordi delle vacanze, di viaggi e belle gite vengono dimenticati.

Un apparecchio fotografico li fissa per sempre.

I migliori risultati li otterrete con

Zeiss Ikon Photo ◊ Film

Zeiss Ikon Filmpack

Ikon Film

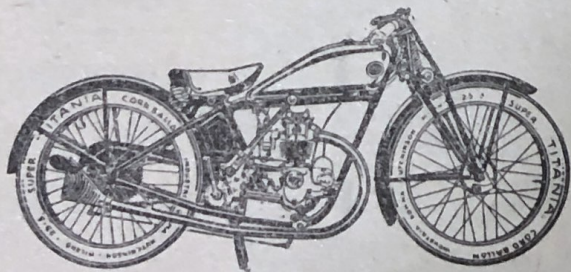
Informazioni dettagliate e gratuite da

Zeiss Ikon A.-G., Dresden 7

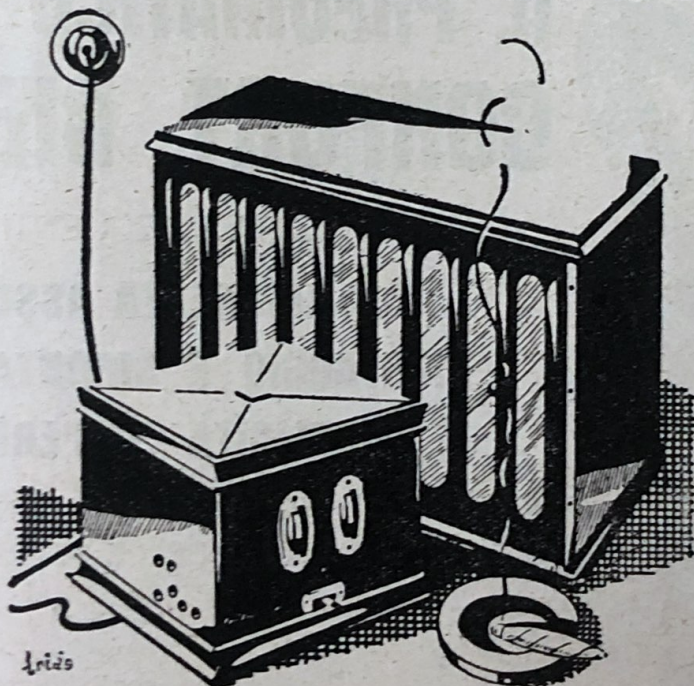
Rappresentante per l'Italia: M. LICHTENSTEIN - TORINO - 30, Corso Oporto

---

CARTE LASTRE **Gevaert** PELLICOLE FOTOGRAFICHE

---

soluzione di problemi costruttivi, queste gare di regolarità consentono al pubblico di assistere da vicino al comportamento delle macchine che sono effettivamente in vendita. Il regolamento, alla prima edizione, ha palesato qualche lacuna che gli organizzatori hanno già promesso di voler eliminare nella edizione del prossimo anno. Bisognerà infatti trovar il modo di consentire una vera graduatoria che non si basi soltanto sull'opera dei controlli segreti della velocità, perchè questo sistema accorda troppa preponderanza al caso. Comunque le Case che nella prima Sei Giorni si sono classificate *ex aequo* meritano vivo elogio, specialmente quelle che hanno potuto classificare parecchie macchine, segno evidente di eccellenza e di preparazione.

Effemeridi sportive.

1 marzo. *Buenos Aires* – Il romano Luigi Morper batte il campione argentino Alcide Gandolfo Herrera in un *match* di 12 riprese.
1 marzo. *Messina* – La prima tappa della Palermo-Messina ciclistica è vinta da Binda Albino.
2 marzo. *Parigi* – In 58" di combattimento il francese Pladner toglie a Frankie Gennaro il titolo di campione del mondo dei pesi mosca.
3 marzo. *Bologna* – La nazionale di calcio batte per 4 a 2 la nazionale di Cecoslovacchia.
3 marzo. *Milano* – La rappresentativa di Milano batte quella di Roma nel *match* di volata svoltosi all'Arena, presente S. E. Turati.
3 marzo. *Ovindoli* – Nella gara di sci Coppa Sebastiani la tormenta compie una grave selezione. Vince Pironi davanti a Palumbo.
3 marzo. *Tesero* – La squadra sciatori di S. Martino di Castrozza dei tre Tavernaro vince la Coppa Lavazé (sci).
3 marzo. *Croce d'Aune* – Il Campionato delle Tre Venezie per sciatori è vinto dalla squadra di Fiume e dal fiumano Prohasca.
3 marzo. *Bergamo* – Al Pizzo Formico la Squadra dello Sci Club Valsassina conquista la Coppa Bottazzi.
3 marzo. *Limone* – Inauguratosi il trampolino Imberti si disputa una gara di fondo vinta da Volci dello Sci Club Val Formazza.
3 marzo. *Montecarlo* – De Morpurgo cede al campione di tennis del mondo Cochet, ma in coppia con l'ungherese Kerling vince il doppio uomini.
3 marzo. *Milano* – La trottatrice francese Uranie vince facilmente a S. Siro il Premio Milano.
3 marzo. *Bologna* – Nella piscina del Littoriale G. U. F. di Torino batte Bologna Sportiva per 27 contro 26 punti.
3 marzo. *Varese* – Il Criterium automobilistico di regolarità ha dato questi risultati: 1° assoluto Enrico Villa (Fiat 501).
3 marzo. *Roma* – Roma batte il Club Sportivo Barracas per 2 a 1 (calcio).
3 marzo. *Milano* – La Coppa Galbusera di marcia è vinta da Antonio Bernelli.
3 marzo. *Milano* – Aimone Altissimo vince la Coppa Del Grande ciclistica.
3 marzo. *Palermo* – La tappa Messina-Palermo è vinta da Niccolò Mammina di Palermo che è primo in classifica generale delle 2 tappe.
3 marzo. *Dortmund* – La coppia Dinale-Gobel vince la corsa delle Tre Ore.
3 marzo. *Füssen* – Nel torneo di hockey la squadra di Cortina conquista il secondo posto.
4 marzo. *New York* – Il pugile Nando Tassi è battuto per k. o. tecnico alla 4ª ripresa da Courtney.
5 marzo. *Londra* – Charlie Smith batte ai punti Salvatore Ruggirello dopo 15 riprese.
8 marzo. *Buenos Aires* – Leopardi vince per k. o. tecnico il suo incontro con Galtieri.
9 marzo. *New York* – Giorgetti in coppia con il belga Debaets vince per 5 giri la Sei Giorni ciclistica.

10 marzo. *Milano* – Bernasconi, battendo ai punti Petit Biquet, conquista il titolo di campione d'Europa dei pesi gallo.

10 marzo. *Milano* – Il trottatore Marcello di 3 anni appartenente alla Scuderia Allevamento Stadium vince il Premio Nazionale di L. 100.000.

10 marzo. *Milano* – Il V Criterium di Apertura è vinto dal ciclista M. Bianchi di Legnano.

10 marzo. *Milano* – Nel cross country podistico internazionale che ha titolo per il Campionato italiano è primo il toscano Giuseppe Lippi. La Società Giglio rosso di Firenze conquista la Coppa Fiera di Milano. Il cross femminile è vinto da G. Marchini e quello allievi e aspiranti da L. Pieracci.

10 marzo. *Roma* – Roma batte Milano per 3 a 2 nell'incontro di volata per la Coppa Arnaldo Mussolini.

10 marzo. *Parigi* – Binda-Piemontesi vincono allo stadio Buffalo la corsa di 2 ore all'americana.

10 marzo. *Berlino* – La squadra rappresentativa del calcio milanese batte per 4 a 2 la rappresentativa berlinese.

10 marzo. *Parigi* – Il Roma per 5 a 0 vince l'incontro di calcio con il Club Français.

10 marzo. *Marsiglia* – La Juventus di Torino batte per 5 a 0 l'Olympique.

10 marzo. *Milano* – La Coppa Borghi per incontri di lotta è vinta dalla squadra della Leonardo da Vinci di Milano.

10 marzo. *Oropa* – La gara interregionale di salto è vinta dallo sciatore svizzero Lauener Stephan davanti a Venzi.

11 marzo. *Daytona* – Il maggiore Segrave con la Sunbeam, motore Napier 12 cilindri, batte il *record* del mondo automobilistico, stabilendolo in km. 334,022.

11 marzo. *Parigi* – Nella serata schermistica franco-italiana Riccardi batte Cornic, Puliti ha nettamente ragione di Ducret e Gandini soccombe a Cattiau.

12 marzo. *Parigi* – Jacovacci e Marin conchiudono alla pari il loro incontro di boxe.

13 marzo. *Ortisei* – Nella Coppa Barone Franchetti è primo F. Gluck del locale Sci Club Ladinia.

14 marzo. *Dortmund* – La Corsa di Sei Giorni ciclistica è vinta dalla coppia Dinale-Gobel.

15 marzo. *Milano* – La Rappresentativa Carinziana è battuta per 8 a 3 nell'incontro di hockey dalla squadra di Milano.

16 marzo. *Firenze* – Giovanni Raicevich atterra in 23' il tedesco Hans Zilch.

16 marzo. *Milano* – Al Palazzo del Ghiaccio l'Hockey Club Milano batte S. C. Renou per 8 a 0.

16 marzo. *Bordighera* – Il torneo di tennis è vinto da De Stefani che ha ragione di Brugnon e Kehrling.

16 marzo. *Parigi* – Sull'autodromo di Montléry l'inglese Eldridge ha coperto nelle 24 ore km. 2795,575 con Crysler di 5 litri.

17 marzo. *Montecarlo* – Alla Coppa Gauthier Vignal hanno partecipato squadre di schermidori d'Italia, di Francia, di Svizzera e di Portogallo. L'Italia si classifica seconda dietro la Francia.

18 marzo. *Nizza* – Il torneo internazionale schermistico di Nizza è vinto da Nedo Nadi dinnanzi a Cattiau, Riccardi e Bini.

18 marzo. *New York* – Il medio massimo Nando Tassi è proclamato vincitore di Courtney per squalifica.

19 marzo. *Sanremo* – Il favorito Alfredo Binda vince in 9 ore 3' 30'' la 22ª Milano-Sanremo battendo di oltre 7' il *record* della prova.

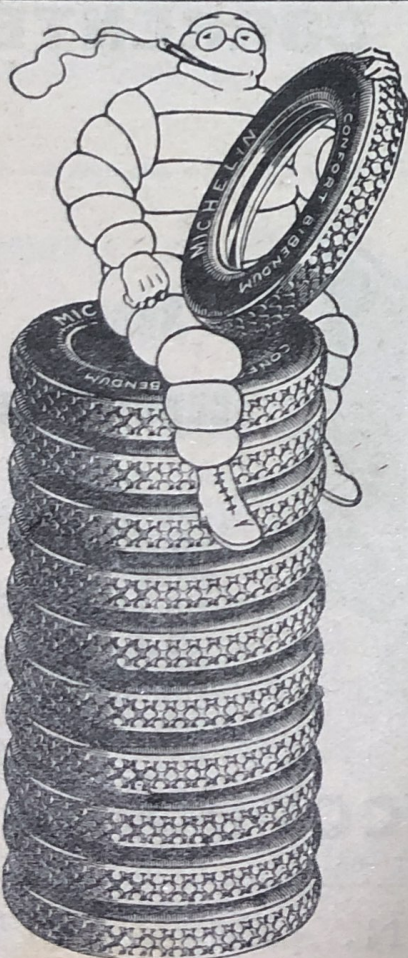
19 marzo. *Pisa* – La finale del torneo di volata per la Coppa Arnaldo Mussolini è vinta da Milano che batte Roma per 6 a 1.

22 marzo. *Milano* – Il Milan Hockey Club vince per 4 a 3 la squadra del Chateau d'Oex.

23 marzo. *Chicago*. – Giorgetti in coppia con Duelberg vince la Sei Giorni ciclistica.

23 marzo. *Madrid* – Bernasconi, campione di Europa, soccombe ai punti al negro Al Brown, campione del mondo.

23 marzo. *Parigi* – Il cross country delle Dieci Nazioni è vinto dall'inglese Cotterel, ma la Francia è prima con la sua squadra. L'Italia è sesta in classifica.

23 marzo. *Londra* – Nel centenario dell'incontro di canottaggio Oxford-Cambridge, l'arme di quest'ultima università segna la 40ª vittoria portandosi alla pari dell'antagonista.

24 marzo. *Tripoli* – Brilli-Peri su Talbot 1500 cmc. è primo assoluto nel Circuito automobilistico km. 419 in 3 ore 7' 45" (media 133,965). La classe oltre 1500 cmc. è vinta da Borzacchini su Maserati in 3 ore 8' 39" 2/5. Biondetti su Salmson è primo della classe fino a 1100 cmc. in 3 ore 27' 05".

24 marzo. *Milano* – La Coppa Lombardi e Macchi disputata fra Milan e Ambrosiana è vinta da quest'ultima per 3 a 2.

24 marzo. *Parigi* – L'incontro fra le squadre di Francia e di Portogallo è vinto per 2 a 0 dalla Francia.

24 marzo. *Parigi* – Raynaud-Dayen vincono dinnanzi a Girardengo-Linari la Sei Giorni ciclistica.

24 marzo. *Monza* – Il Grande Steeple Chase Militare internazionale L. 50.000, m. 4000, è vinto dal Ten. Valenzano su Tour du Cap della Scuderia Neni Dott. Zara.

25 marzo. *Londra* – Dopo 15 riprese Primo Ubaldo batte ai punti Frank Fowler.

26 marzo. *Milano* – Ha inizio la 1ª Sei giorni motociclistica indetta dal Moto Club Lombardo.

26 marzo. *Rio de Janeiro* – Gli spagnoli Jimenez e Iglesias a bordo del Jesus del Gran Poder trasvolano l'Atlantico. In 41 ore 50' coprono da Siviglia a Bahia 6550 km., non battendo il *record* di Ferrarin e Del Prete.

27 marzo. *Parigi* – Marcello Theil batte ai punti Jacovacci e diventa campione europeo dei pesi medi dopo 15 riprese.

28 marzo. *Roma* – Il titolo di campione dei welters rimane a Bosisio che chiude alla pari il suo *match* con Parboni.

29 marzo. *Montreux* – Nel Campionato d'Europa di hockey a rotelle l'Italia chiude alla pari con la Francia e batte la Germania.

31 marzo. *Roubaix* – La Parigi-Roubaix ciclistica è vinta dal belga Charles Meunier alla media di km. 29,134.

31 marzo. *Nizza* – L'otto della Querini vince la Coppa Coucke seguita dalla Bucintoro. Al quarto posto si class. Lario.

31 marzo. *Montreux* – Nel Campionato d'Europa di hockey a rotelle l'Italia batte il Belgio e si classifica in finale al secondo posto preceduta dall'Inghilterra.

31 marzo. *Milano* – Con la sesta tappa si è chiusa la Sei Giorni motociclistica con tre classificati ex-aequo nella prima classe e con nove nella seconda.

31 marzo. *Antibes* – Sul Circuito della Garoupe Pietro Ghersi è primo con Guzzi 250 cmc.

AERONAUTICA

La politica aerea delle principali Potenze europee. — In un interessante articolo pubblicato sulla *Rivista Aeronautica*, il Col. dell'Arma Aerea G. M. Beltrami esamina la politica aerea delle tre potenze europee che interessano più direttamente, sotto questo punto di vista, il nostro Paese. Trattasi, come il lettore può ben immaginare, della Inghilterra, della Germania e della Francia.

***

Per quel che riguarda l'Inghilterra, è intuitivo che la navigazione aerea ha fatto tramontare la «splendid isolation», che costituiva insieme l'orgoglio e la garanzia massima delle isole britanniche. Si presenta oggi all'Inghilterra una imperiosa necessità: la ricerca anche nell'aria della sicurezza difensiva già realizzata nel mare. Ciò riveste particolare importanza per Londra, che trovasi nella zona più vicina al continente europeo e quindi più soggetta ad incursioni aeree.

Questo spiega le cure rivolte dall'Inghilterra alle provvidenze per la difesa aerea, alla quale sono adibiti, non solo apparecchi da caccia,

ma anche apparecchi da bombardamento, in una proporzione che nel programma in corso tende a diventare del 50 per cento, a conferma della realtà fondamentale che la migliore difesa aerea sta nel portare l'offesa nel territorio nemico.

Anche per l'esercizio del dominio imperiale la sola flotta non è più sufficiente garanzia ed ha bisogno di essere integrata dal mezzo aereo. Per questo l'Inghilterra ricerca un largo sviluppo di punti d'appoggio per gli aerei sulle coste della Madre Patria e delle Colonie. Inoltre, per avere la padronanza delle principali arterie del traffico mondiale, l'Inghilterra utilizza quei possedimenti, che sino a ieri le consentirono le basi del suo traffico marittimo mondiale, anche quali basi aeree. Si tratta, come ebbe ad affermare Lord Thomson, ex-ministro dell'Aria inglese, di unire con rotte aeree convenientemente organizzate, i vari Dominions dell'Inghilterra. Per questo il Governo Britannico favorisce la costituzione di una rete aerea, che mentre funziona in tempo di pace su di una base commerciale, sarà in tempo di guerra elemento strategico di primo ordine. Le linee maestre di tale rete sono rappresentate da due rotte:

a) la Rotta dell'Estremo Oriente, che deve collegare l'Inghilterra — per Gibilterra, Malta, Suez, Bushire, Karachi, Ceylan, Singapore, Porto Darwin — con l'Australia e la Nuova Zelanda;

b) la Rotta Africana, la quale, avendo in comune con la precedente il tratto Inghilterra-Egitto, dovrà collegare il Cairo con Cape-Town, con una grande arteria meridiana attraversante il Continente Nero, alla quale si innesteranno rami divergenti verso i Dominii dell'Africa Occidentale.

Entrambi questi progetti hanno avuto una realizzazione parziale e sono avviati verso la definitiva realizzazione.

Circa l'organizzazione generale, come è noto, in Inghilterra l'aeronautica militare navale e civile fa capo, dal 1918 ad un unico Ente, il Ministero dell'Aria, mentre l'esame dei problemi fondamentali inerenti spetta ad un Consiglio dell'Aria costituito presso il Ministero stesso.

Venendo all'Aeronautica Civile, che è quella che a noi interessa più direttamente, diremo che ad essa il Ministero ha rivolto particolarmente la sua attenzione, dandole un indirizzo eminentemente politico. Lo Stato non esercisce direttamente linee aeree, ma sussidia gli Enti commerciali che le eserciscono. Un grande passo è stato fatto nel 1924 allorchè le varie società di traffico aereo sono state fuse in una unica, l'Imperial Airways Company, con un capitale di 100 milioni di lire.

Nel campo della tecnica costruttiva, è stata costituita, attraverso ad un Comitato delle ricerche aeronautiche dotato di modernissimi mezzi sperimentali, una complessa organizza-

zione tecnico-sperimentale, che consente di mantenere la flotta aerea in armonia col progresso scientifico, pronta cioè ad essere rapidamente costituita col materiale più moderno e perfezionato. Circa le materie prime, il Governo inglese incoraggia particolarmente nel campo aeronautico le costruzioni metalliche, anche perchè il metallo è un prodotto nazionale, mentre il legno per le costruzioni aeronautiche deve venir richiesto al Nord America.

***

Veniamo ora alla Germania, la quale costituisce il più mirabile esempio di fede nell'avvenire del traffico aereo. Ci troviamo dinnanzi al caso specialissimo di una organizzazione esclusivamente intesa, almeno nelle sue forme palesi, a scopi civili.

Il Trattato di Versailles vietava infatti alla Germania di disporre di forze aeree militari, non facendo menzione, peraltro, dell'aeronautica civile, alla quale naturalmente i Tedeschi dedicarono tutte le loro cure. Le limitazioni venivano però estese anche a questo campo con l' « Agreement of London » del 1921 che fissava varie restrizioni anche per l'aviazione commerciale, come ad esempio, la proibizione di costruire apparecchi monoposti o dotati di velocità superiore ai 170 chilometri orari o capaci di portata superiore ai 600 chilogrammi o atti al volo al di sopra dei 4000 metri. Tuttavia, abilmente destreggiandosi tra Inghilterra e Francia, la Germania riuscì ad ottenere nel 1926 l'abolizione delle limitazioni dell'« Agreement », salvo qualche disposizione restrittiva per l'aviazione da sport, come quella che può più facilmente occultare il velivolo prettamente militare di massima velocità e maneggevolezza.

La proficua attività tedesca si volse quindi allo scopo di sviluppare una potente aviazione commerciale nonostante le limitazioni imposte, eludendole con sapienti accorgimenti, fra i quali meritano di esser rilevati i seguenti:

a) costruzione di aeroplani atti ad impiegare motori di diversa potenza, quindi idonei a utilizzarne, in caso di bisogno, di potenza di gran lunga superiore a quella dei motori impiegati in precedenza;

b) la sapiente applicazione dei dati numerici relativi alle minime dimensioni del secondo posto, prescritte per gli apparecchi biposti, i più piccoli che fossero ammessi dall'« Agreement ». Si ebbero in tal modo da tali apparecchi, qualificati come postali, i cosidetti «a un posto e mezzo », idonei, una volta muniti di un congruo motore, a disimpegnare i servizi di « caccia »;

c) l'emigrazione all'estero dell'industria tedesca, che ha consentito alla Germania di disporre in paesi stranieri di dirette emana-

zioni di ditte aeronautiche tedesche libere di costruire ogni tipo di apparecchi senza restrizioni, compiendo così esperienze preziose e riunendo utilissimi pezzi di ricambio atti alla eventuale trasformazione dall'impiego civile a quello militare.

La concentrazione di tutte le attività e disponibilità aeronautiche ha consentito alla Germania di porsi alla testa dello sviluppo della navigazione aerea. Essa non possiede naturalmente una vera e propria aeronautica atta a disimpegnare immediatamente mansioni belliche, ma con lo sviluppo della mobilitazione le capacità aeronautiche complessive del paese consentirebbero di giungere, entro un termine di tempo che nel 1923 si valutava in sei mesi, ma che andrà sempre più diminuendo, allo sviluppo di un'arma aerea pienamente rispondente, come entità e come qualità, a tutte le esigenze.

Si noti poi che per ragioni di posizione geografica, tutte le principali linee aeree, dal nord al sud e dall'est all'ovest dell'Europa, passano dalla Germania. Come ebbe a dire il Capo dell'Aeronautica civile inglese, Sir Sefton Branker, Berlino è l'incrocio aereo dell'Europa.

In relazione a questa posizione centrale europea, la Germania precisa le principali linee aeree internazionali cui dovrà partecipare: Berlino-Parigi-Madrid (già funzionante sino a Parigi); Berlino-Londra (in esercizio); Berlino-Praga-Vienna-Balcani (funzionante sino a Vienna); Berlino-Varsavia-Leningrado-Ucraina (funzionante sino a Leningrado); Berlino-Scandinavia (in esercizio); Berlino-Italia (funzionante nella Milano-Trento-Monaco).

Ma lo sguardo lungimirante della politica aerea tedesca, si spinge oltre l'âmbito europeo verso due grandi collegamenti mondiali, alla cui attuazione sotto la propria preponderanza essa dedica ogni sforzo: trattasi di una rotta aerea dell'Estremo Oriente e precisamente da Berlino, attraverso la Russia europea e asiatica, a Pechino, quindi al Giappone; e di una rotta aerea transatlantica, per il Brasile e l'Argentina, alla Terra del Fuoco.

Per quest'ultima rotta, la Germania sta studiando l'attuazione col più leggero dell'aria, accanto a quella col più pesante. E' stata all'uopo costituita la Compagnia « Transaerea Española-Colon », della quale fanno parte le Officine Zeppelin, intesa ad organizzare un servizio regolare Siviglia-Buenos Aires con dirigibili Zeppelin e una linea accessoria fra la Spagna e le Canarie. In base agli insegnamenti dell'esperienza di tale traffico, la Soc. Zeppelin penserebbe ad attuare anche il collegamento Spagna-Stati Uniti. Per la linea dell'Estremo Oriente è stato studiato praticamente un progetto già raccomandato da una Commissione di esperti al Governo dei Soviets. Si tratterebbe di un percorso di 10.300 chilo-

metri che consentirebbe di giungere da Parigi a Osaka in cinque giorni.

***

La posizione geografica e strategica della Francia, in diretta relazione con la situazione politica, è caratterizzata dalla netta prevalenza delle preoccupazioni continentali sulle marittime, ragione per cui l'aeronautica francese mantiene tuttavia il carattere principale di aviazione terrestre.

Un problema aeronautico fondamentale è per la Francia quello delle comunicazioni fra la Madre Patria e i possedimenti coloniali dell'Africa Settentrionale, salvo poi a dover provvedere in un prossimo avvenire alle comunicazioni con l'Oriente Persiano, coi possedimenti dell'Estremo Oriente e con l'America del Sud. Del resto, la Francia persegue tenacemente, nell'interno stesso dell'Europa, fini ben definiti e concreti; così, per intensificare lo sviluppo delle proprie industrie aeronautiche e per affermare la propria influenza nello sviluppo aeronautico dell'Oriente Europeo, essa ricerca l'attuazione di comunicazioni aeree e la creazione di clientele straniere in Polonia, Romania, Cecoslovacchia, Jugoslavia, Grecia, Turchia europea.

Come è noto, in Francia non fu sentita l'imperiosa necessità di addivenire subito alla costituzione di un Ministero dell'Aria. Infatti fino a poco tempo fa l'organizzazione aeronautica francese suddivideva lo studio e la soluzione dei problemi fra ben quattro ministeri, Guerra, Marina, Colonie, Industrie e Commercio.

Per quanto ha tratto alle forze aeree militari, si rileva che la Francia occupa ancora il primo posto e che la sua situazione attuale non è che un passo dello sviluppo avvenire, considerato in un programma che contempla per il 1929 la creazione di 208 squadriglie terrestri (186 metropolitane, 22 coloniali), e per il 1928, 50 squadriglie marittime.

Nel campo dell'aeronautica civile la Francia ha raggiunto un posto preminente accanto alla Germania e all'Inghilterra, essendo unita da linee aeree, esercite da Compagnie proprie, a Londra, Amsterdam, Varsavia, Bucarest, Costantinopoli, Angora, Ajaccio, Casablanca. Va poi posta in rilievo l'assidua propaganda aeronautica svolta in Turchia e in Persia per contrastare la penetrazione tedesca alla cui attività abbiamo già accennato.

La Francia attende inoltre alla costituzione di un fascio di rotte aeree (meridionali) che la colleghi con l'Africa, e pensa anch'essa all'esercizio del collegamento transatlantico.

Nel campo industriale ha saputo raggiungere un grado di sviluppo assai rilevante, così per quantità come per qualità.

STRADE

Un chiarimento governativo a proposito delle piantagioni lungo le strade.

L'*Agenzia Stefani* ha diramato il seguente comunicato del Ministero dei Lavori Pubblici: Risulta che a iniziativa di enti si sta eseguendo l'abbattimento degli alberi fiancheggianti strade di uso pubblico. Nell'ipotesi che il provvedimento sia determinato da erronea interpretazione dell'art. 1, N. 13 del Regio Decreto 2 dicembre 1928 N. 3179, si chiarisce che le disposizioni contenute nel citato articolo non prescrivono l'abbattimento di piantagioni esistenti ed eseguite in conformità alle norme precedentemente in vigore, salvo l'applicazione dell'art. 14 dello stesso regio decreto per quanto riguarda la visibilità nelle curve. Rimane, invece, in vigore la legge 1° marzo 1928 N. 381 con la quale, per favorire la coltivazione del pioppo e di altre piante arboree, è data facoltà al ministro dei LL. PP. di dispensare dall'osservanza delle norme relative alla distanza delle piantagioni lateralmente alle strade ordinarie. Il Governo intende, anzi, che tali piantagioni siano intensificate, non solo lungo le strade statali, ma anche lungo le strade in consegna ad altri enti.

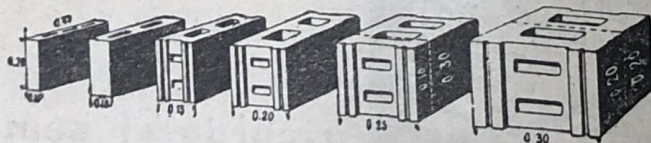
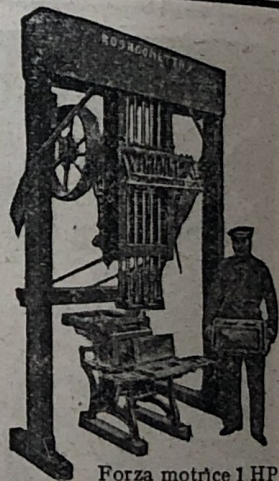
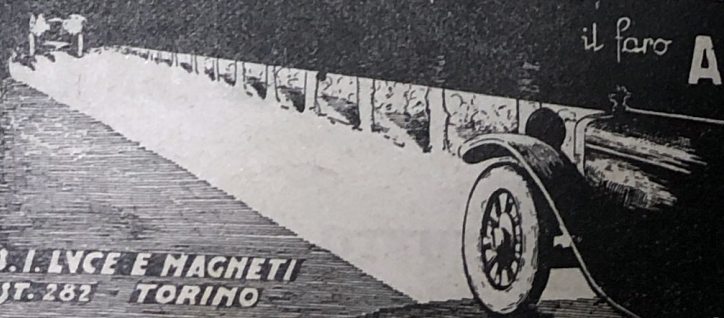
Un'autostrada Italo-abissina.

In base alla convenzione tra il Regno d'Italia e l'Impero Etiopico firmata in Addis Abeba il 2 agosto 1928 e che ha avuto valore esecutivo col R. D. L. 2 dicembre 1928, i due Governi italiano e abissino si sono impegnati per la costruzione di una strada automobilistica da Assab a Dessiè. Il Governo Etiopico costruirà il tratto che attraversa il territorio nazionale da Dessiè fino al confine italiano; il Governo Italiano, il rimanente tratto fino al porto di Assab. Per il trasporto delle merci e dei passeggeri sulla nuova camionabile, verrà costituita una apposita compagnia italo-etiopica, alla quale tale servizio verrà concesso con assoluta esclusione di altre società.

La prima Autostrada in Germania.

La rivista *Die Strasse* informa che si sta per dare inizio ai lavori di costruzione della prima autostrada in Germania, destinata a collegare la città di Colonia e di Bonn. Sarà lunga 20 chilometri e verrà a costare 11 milioni di R. M., pari a circa 44 milioni di lire.

La larghezza della carreggiata sarà di 16 metri, ripartiti in più zone distinte, e verrà fian-

fiancheggiata da due marciapiedi. Non vi saranno attraversamenti a livello nè di strade nè di ferrovie. Si fa conto che i lavori possano essere ultimati per l'estate del 1931.

Il giudizio d'un inglese sulla rivista «Le Strade» del Touring.

Il Dott. Percy E. Spielmann, Direttore dell'Istituto di Chimica di Londra ed eminente specialista per la moderna tecnica stradale, scrive: «*Le Strade* mi sembrano essere piene del vigore tipico della nuova Italia» (full of the typical vigour of the new Italy).

POSTE·TELEGRAFI·E·TELEFONI

Nuovi servizi aerei postali esteri utilizzabili per la trasmissione delle corrispondenze.

Per le corrispondenze ordinarie in partenza dall'Italia e dirette in *Germania*: *linea Zurich-Stuttgart* con partenza da Zurigo, tutti i giorni meno la domenica, alle ore 9,40, ed arrivo a Stoccarda alle ore 10,55; *linea Bâle-Frankfurt-Köln* con partenza, tutti i giorni meno la domenica, alle ore 11,25 da Basilea e alle ore 11,55 da Francoforte, arrivando a Colonia alle ore 12,45. La sopratassa aerea per ambedue le linee è di L. 1 per ogni 20 grammi o frazione di 20 grammi.

Le corrispondenze ordinarie e raccomandate dall'Italia, dirette nell'*Australia* e *Nuova Zelanda* possono aver corso con la nuova linea aerea settimanale: Perth-Adelaide. Le corrispondenze in parola vengono avviate con appositi dispacci fino a Perth da dove parte la nuova linea aerea subito dopo l'arrivo a Fremantle di ciascun piroscafo della «P. and O.» e dell'«Orient Line» proveniente dall'Europa. La sopratassa aerea per questa linea è stabilita in L. 1,20 ogni 10 grammi o frazione di 10 grammi.

La linea aerea peruviana bisettimanale *San Ramon-Iquitos* è utilizzabile per le corrispondenze ordinarie dirette nelle località del Perù: Puerto Bermudez, Masisea, Cantamana, Iquitos. La sopratassa aerea è di L. 5 ogni 20 grammi o frazione di 20 grammi.

Si rammenta che le sopratasse aeree, per le corrispondenze destinate ad essere inoltrate a mezzo di linee aeree estere, devono essere soddisfatte completamente ed esclusivamente mediante gli appositi *francobolli di posta aerea italiani*, e non con francobolli esteri, anche se di posta aerea, che non sono validi per l'affrancatura delle corrispondenze impostate nel Regno.

Tutte le corrispondenze da inoltrarsi per via aerea che non portano i francobolli di posta aerea italiani, avranno corso con i mezzi ordinari.

Vaglia telegrafici spediti come telegrammi differiti.

I vaglia telegrafici per i paesi extra-europei, la cui spedizione come telegrammi differiti *a metà tassa*, era ammessa solo per il Giappone, ora viene estesa a tutti quei paesi che, con il servizio dei vaglia telegrafici, ammettono i telegrammi differiti, e cioè la Corea, l'isola di Formosa, l'Egitto e le Indie Olandesi.

La trasmissione viene effettuata esclusivamente per le vie telegrafiche e cablografiche, escluse quindi le vie radiotelegrafiche.

A detti vaglia, per quanto riguarda il servizio telegrafico, si applicano le stesse norme in vigore per i telegrammi differiti.

Tariffe telefoniche ridotte fra Roma e Napoli.

In via di esperimento, per la durata di un anno, le tariffe per le conversazioni telefoniche scambiate fra Roma e Napoli, dalle ore 7 alle 9 e dalle 19 alle 21 sono ridotte da L. 9 a L. 6.

Servizio telefonico fra l'Italia e il Portogallo.

Dopo che con l'Inghilterra e la Spagna, l'Italia ha attivato ora il servizio telefonico anche con il Portogallo, istradando le conversazioni per via Parigi.

Le conversazioni saranno limitate per il momento fra Lisbona da una parte e Torino, Milano, Genova dall'altra.

Il territorio del Portogallo viene considerato come 5ª zona spagnuola.

Le tasse stabilite per ogni conversazione ordinaria sono: fra Torino, Genova e Lisbona, franchi oro 19,50; fra Milano e Lisbona, franchi oro 21.

Per ora sono ammesse soltanto le conversazioni ordinarie.

Raccomandazione delle stampe periodiche spedite a tariffa ridotta direttamente dagli Editori.

Riferendosi a quanto abbiamo pubblicato nel fascicolo di gennaio di questa Rivista (pag. 19), per quanto riguarda la raccomandazione delle stampe periodiche (giornali, riviste, rassegne, libri a pubblicazione periodica cataloghi, bollettini, listini di commercio) spedite dagli Editori con la speciale tariffa ridotta e francate col metodo del conto corrente, alcune Società Editrici ci scrivono chiedendo perchè la tassa di raccomandazione da pagarsi è quella intera di cent. 60 e non, per analogia, quella ridotta di cent. 30 ammessa per la raccomandazione dei pieghi non eccedenti i 700 grammi, contenenti libri spediti sotto fascia da Case Editrici o da Case Librarie con la tariffa ridotta di cent. 7 ½ per ogni 50 grammi.

Per conto nostro rispondiamo che dalle disposizioni attualmente in vigore, *la tassa di raccomandazione di cent. 30* non è applicabile

che solo ai pieghi di libri la cui tassa di affrancazione è di cent 7 1/2.

Sembrandoci, però, non priva di considerazione, ci permettiamo rivolgere la domanda all'Amministrazione postale coll'intento di ottenere l'estensione della tassa ridotta di raccomandazione di cent. 30 anche alle stampe periodiche.

L'accoglimento di tale desiderio favorirebbe ancora e maggiormente la diffusione di libri e riviste che per il loro valore è necessario spedire in raccomandazione ad evitare dannose dispersioni.

Riduzione di tasse per le corrispondenze da e per la Jugoslavia.

In base ad accordi speciali stipulati fra l'Italia e la Jugoslavia (Regno dei Serbi, Croati e Sloveni), allo scopo di migliorare e facilitare lo scambio di corrispondenze postali fra i due Paesi, sono state apportate le seguenti riduzioni alle rispettive tariffe postali, rimanendo invariate quelle delle altre corrispondenze.

In partenza dall'Italia:

Lettere, per il primo porto di 20 grammi, L. 1 (per i successivi porti di 20 grammi o frazione di 20 grammi, tassa invariata di L. 0,75) cartoline postali semplici L. 0,60; cartoline con risposta pagata L. 1,20; stampe periodiche, spedite direttamente dagli Editori o Case Librarie, per ogni 50 grammi o frazione, L. 0,10; libri spediti sotto fascia direttamente dagli Editori o Case Librarie, per ogni 50 grammi, o frazione, fino a 3 kg., L. 0,20.

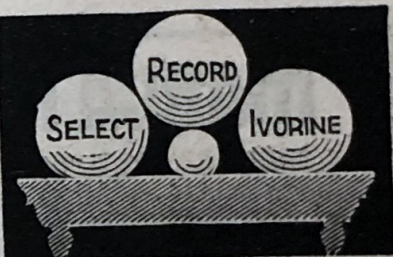
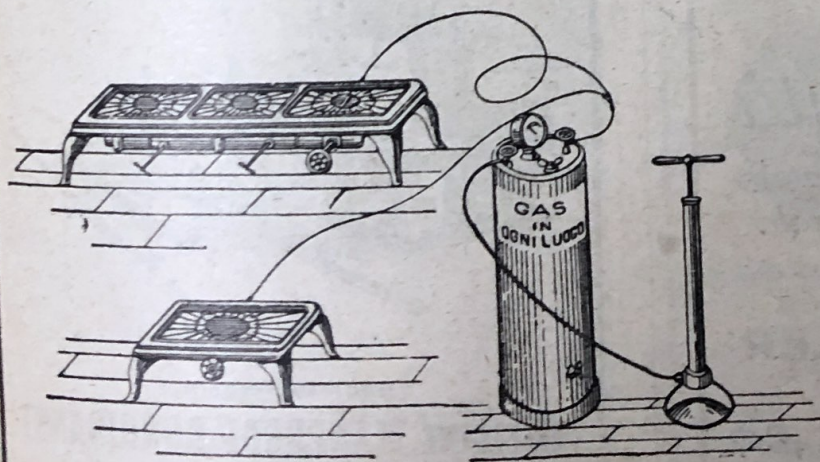
In partenza dalla Jugoslavia:

Lettere, per il primo porto di 20 grammi, dinari 2 e paras 50 (per ogni ulteriore porto di 20 grammi, tassa invariata di 1 dinaro e 50 paras); cartoline postali, dinari 1 e paras 25; giornali, riviste e altre pubblicazioni periodiche, libri spediti dagli Editori e Case Librarie autorizzate, per ogni 50 grammi, o frazione, sino a 2 kg., dinari zero paras 25.

ARTE

Affreschi dugenteschi scoperti a Sumaga.

Su di un importante rinvenimento di affreschi dugenteschi nell'abside dell'antica abbazia di Sumaga in quel di Portogruaro, dà notizia Ugo Nebbia nel fascicolo di dicembre del *Bollettino d'Arte del Ministero della Pubblica Istruzione*.

L'abbazia, fondata probabilmente nel 964, fu ampliata nel 1211 dal Vescovo di Concordia; l'edificio venne alquanto ampliato nel '500, subì un restauro radicale nel 1740, e venne rimaneggiato anche di recente « uso antico »,

con sempre maggior alterazione dei caratteri originari.

Solo in una piccola e sconnessa cella a destra dell'abside maggiore, sulla quale più tardi era stata impostata la torre campanaria, si poteva scorgere qualche vestigio della primitiva costruzione, prima ancora dell'ampliamento del 1211.

L'importanza del rinvenimento attuale consiste però negli affreschi dell'abside, che risalgono con ogni probabilità ai primi anni del secolo XIII: in alto, nel catino, la Vergine in trono entro un nimbo sostenuto da Cherubini, fiancheggiato dai simboli degli Evangelisti, fra le figure ritte di due Santi; più in basso i dodici Apostoli; più sotto ancora, le Vergini sagge e le Vergini folli.

E' questa una delle rare decorazioni affrescate nel Veneto al principio del secolo XIII e riveste un interesse notevolissimo, inquantochè getta luce su gran parte della pittura romanica delle regioni limitrofe.

Un pregevole ritratto alle R. Gallerie di Venezia.

Le R. Gallerie di Venezia si sono arricchite di recente di un importante ritratto settecentesco, raffigurante probabilmente il grande archeologo Winckelmann, dipinto in età giovanile da Antonio Raffaello Mens. E' un'opera briosa, tutta colori tersi e vivi, piena di luci rosee e smeraldine, d'una bellezza squisita.

Nuova raccolta d'armi antiche a Castel S. Angelo.

Il Gr. Uff. Avv. Riccardo Gualino di Torino ha donato recentemente allo Stato una pregevole raccolta di armi antiche, la quale, in seguito dell'interessamento del Direttore del Museo Nazionale di Castel Sant'Angelo in Roma, andrà a figurare degnamente insieme alle altre raccolte del genere esistenti in quell'Istituto.

Scoperte e restauri in S. Francesco di Brescia.

A Brescia nella chiesa di S. Francesco, è stato scoperto recentemente un affresco, raffigurante l'apparizione dello Spirito Santo, che si deve attribuire certamente al Romanino. Esso viene restaurato per cura della Soprintendenza della Lombardia.

Nel Chiostro annesso sono quasi ultimati i lavori di ripristino, che hanno riportato al suo aspetto trecentesco originario la bella architettura. I Francescani, che sono ritornati ad officiare la Chiesa, stanno procedendo ad un accurato restauro di tutto il complesso dei fabbricati adiacenti. E' augurabile che, terminati questi lavori, si proceda allo scoprimento e successivo restauro di tutti gli affreschi che ornano la chiesa di S. Francesco specialmente nella parete destra, e che rivestono una notevole importanza, a giudicare dai lacerti trecenteschi che ora si vedono.

TRA I LIBRI

...rossi Dott. A. – *Misteri e religioni dell'India.* – Con 84 illustr.; Milano, Treves, 1929.

L'India, non già quella pittoresca, aperta a quanti desiderano ammirarne la natura grandiosa, i superbi panorami, le città incantate, la flora lussureggiante, le folle multicolori; ma l'India del pensiero augusto.

L'A., che è medico e appassionato cultore d'americanistica e vi abitò a lungo, ci porta fra i sacri misteri d'antichissime fedi, i riti venerabili delle meno note sette di quel Paese; ne espone e ne studia la profonda psicologia, incomprensibile agli occidentali.

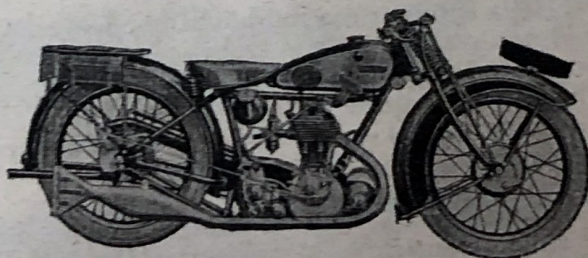
Messedaglia Luigi. – *Il mais e la vita rurale italiana* (Saggio di storia agraria). – Pag. 446 con 30 figg.; Piacenza, Feder. Ital. Consorzi Agrari.

Prezioso contributo alla storia agraria dell'umile e tanto utile grano americano, è questo magnifico saggio del Senatore Prof. Luigi Messedaglia, cui va data lode incondizionata per questa sua laboriosa fatica, che pienamente risponde al suo scopo d'istruire e agricoltori e persone colte, piacevolmente. Raccomandansi specialmente la lettura del cap. XV «Cereali e legumi nell'agricoltura italiani, prima della comparsa del mais».

Mazzoni Mario. – *Cetona e le caverne preistoriche del monte Piesi.* – Con numerose illustrazioni artistiche. Pag. 45; San Gimignano, Casa Editrice Toscana, 1929: L. 6.

Cetona, a 6 km. da Chiusi, è nota fin da tempi remotissimi; il suo territorio e le sue caverne hanno fornito al Museo Etrusco di Firenze molti oggetti paletnologici pregevolissimi. L'opuscolo ricorda con chiarezza ed efficacia questa ed altre particolarità e memorie del luogo.

Mezzana Nicolò – *Contributo all'archeologia savonese.* – Savona, Tipografia Savonese, 1928.

Sommaria, diligente rievocazione del materiale archeologico, in momenti successivi scoperto, e riunito nel Museo Civico di Savona, dal quale si può affermare con sicurezza che Savona e le vicinanze furono abitate avanti l'età storica. Tutto questo materiale, se illustrato con larghezza di mezzi bibliografici e di confronto, servirà ad illuminare di nuova luce i tempi più remoti della vita savonese.

Capri – Nuova guida compilata da WLADIMIRO FRENKEL. – H. Bernard Frenkel, editore, Torre del Greco, 1929, pag. 185: L. 6,50.

Bella e utile, con numerose illustrazioni forse di troppo piccole dimensioni per riuscire perfettamente nitide, questa guida del Frenkel insiste sulle singolari qualità del clima. Ma anche tutte le altre doti e bellezze dell'isola fatata sono messe nel necessario rilievo con arte e misura. Molto accurata la descrizione degli antichi monumenti e delle grandi memorie romane.

Novara Sacra – (Anno XXXI). – Guida del Clero per l'anno 1929. – Novara, Tipografia S. Gaudenzio, 1929.

Novara Sacra è non soltanto il catalogo ordinato e preciso degli uffici della Curia vescovile e delle Parrocchie novaresi. Da qualche anno in qua quest'Annuario pubblica accurate e in parte inedite notizie storico-artistiche sulle città e parrocchie novaresi, frutto di ricerche eseguite dai compilatori della Guida, i canonici Dott. G. Barlassina e Dott. A. Picconi, e di notizie fornite dagli stessi Parroci. Ragione per cui si è potuto rilevare che anche il tedesco accuratissimo *Dizionario generale degli artisti*, di Lipsia, in corso di pubblicazione, ignora parecchi artisti rammentati in questa rinnovata serie dell'Annuario ecclesiastico novarese. E' questa un'eccellente iniziativa: non è la prima volta che noi pensiamo all'eccezionale contributo che i Parroci potrebbero dare alla storia regionale e nazionale, alla conoscenza artistica e folcloristica del nostro paese, con l'uso degli archivi parrocchiali di cui essi sono i detentori e mercè la conoscenza di luoghi e costumi, che dai più sono sconosciuti o incompresi. Ma anche in questo campo si nota un consolante risveglio: abbiamo visto recentemente una veramente ottima *Storia di Segni* dovuta a due Sacerdoti di quell'antica città; quest'Annnuario novarese costituisce altresì un bel contributo allo scopo suaccennato.

Strenna Piacentina, 1929. – Edita dagli Amici dell'Arte di Piacenza; pag. 62: L. 8.

Bella e simpatica pubblicazione che ravviva nel modo più nobile le tradizioni e le memorie locali, ed è già al nono anno di vita. Anche il fascicolo di quest'anno è interessante, ricco di illustrazioni e di articoli accuratamente composti.

Studia Picena – Volume quarto. – Fano, Pontificio Seminario Marchigiano Pio XI, editore, 1928, pag. VIII, 195, L. 18.

Gli *Studia Picena* editi dal Seminario Pontificio Pio XI di Fano, si propongono di pubblicare, sotto forma di monografie, memorie, note, appunti, una serie di studî e documenti destinati a recar contributo alla scienza ed alla storia della regione marchigiana in ispecie, alla coltura in genere. Questo quarto volume degli *Studia Picena* contiene, fra quelli di maggior rilievo, un saggio di Giacomo Rossi su *il pensiero filosofico religioso dell'abate Domenico Federici*, uno di Adolfo Mabellini su l'*Accademia Fanese degli Scomposti*, un *Elenchus Ecclesiarum Pesaro* di. Giovanni Gabucci, note folcloristiche, bibliografiche, ecc.

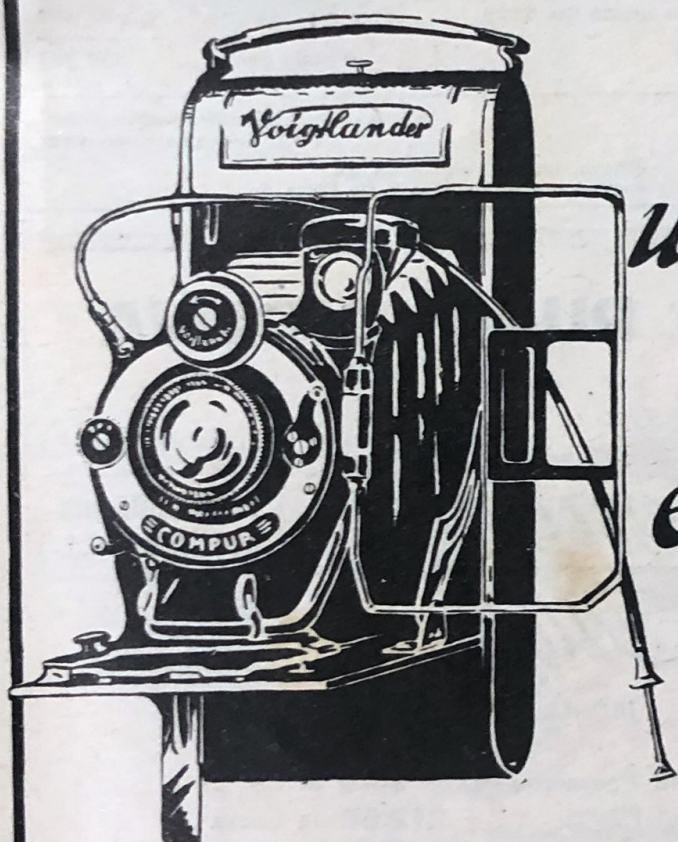
L'indicatore Alessandrino per l'anno 1929. – Anno 62°. A cura della Società di San Vincenzo de' Paoli, a beneficio delle famiglie povere.

Consta di 275 pagine; è molto accurato; contiene precise indicazioni sulla vita alessandrina; è al sessantaduesimo anno di vita e questo, assieme allo scopo benefico per cui è compilato, dice l'utilità della pubblicazione.

GALLICO AUGUSTO. – *Tunisi. - I Berberi e l'Italia nei secoli.* – *La Lucerna*, editrice, Ancona 1928; 275 pagine.

Lucido e accurato studio della questione tunisina, sempre interessante e attraente per gli italiani. L'autore fa una completa storia della Tunisia, narrando dei Berberi nell'Antica Cartagine, sotto Roma, durante l'invasione degli Arabi mussulmani; e si sofferma quindi a esaminare i rapporti di Tunisi con le repubbliche marinare italiane, rapporti sempre interessanti, perchè sono prova della costante attrazione che l'opposta sponda mediterranea esercitò sulle città italiane; di Tunisi nido di pirati barbareschi; della guerra tra Venezia e Tunisi, cosicchè l'ultimo bagliore di gloria marinara e militare Venezia lo colse inviando il suo ammiraglio Angelo Emo contro il Bey di Tunisi; e infine, pagine interessanti sotto ogni aspetto, storico e politico, della colonia italiana dal principio del secolo scorso ad oggi. L'autore è preciso, conciso, bene informato, e il libro è anche di piacevole lettura.

BORGESE G. A. – *Autunno di Costantinopoli.* – Pagine di Atlante con 16 vecchie stampe, Milano, F.lli Treves editori, 1928; pagine XXVIII, 150: L. 32 (in Milano L. 30).

Edizione accuratissima, in 1500 esemplari numerati, con 16 stampe in rotocalco. L'autore riunisce in questo volume alcune corrispondenze da Costantinopoli, nelle quali è l'eco delle profonde trasformazioni politico-sociali avvenute in Turchia, negli ultimi anni; la sua prosa è chiara, lucida, robusta, le sensazioni ch'egli riproduce sono animate d'intima poesia, ciò ch'egli vede e descrive è rappresentato con acume di penetrazione e nobiltà di eloquio. In questo stesso volume è un capitolo dedicato all'*Atlante internazionale* edito dal Touring Club Italiano, e lo scrittore trasporta il lettore da un capo all'altro del globo, sulle orme d'un suo ideale vagabondaggio, che rievoca con parola immaginosa i luoghi noti alla sua diretta conoscenza, nostalgie del passato, speranze dell'avvenire. Sono pagine sobrie, contenute, vigorose, fra le migliori della letteratura del nostro tempo.

MICELI SALVATORE. – *La Cappella di San Giacomo di Vicovaro e la rivoluzione degli Orsini nello Scisma d'Italia.* – Libreria Francesco Dominici, Vicovaro, 1928; pag. 36: L. 3,20.

Descrizione particolareggiata dell'insigne monumento, dove furono collocate le spoglie mortali del cardinale Giacomo Orsini.

Historicus minimus. – Storia di Cremona e delle altre più notevoli Città e Borgate della Provincia (Crema, Casalmaggiore, Castelleone, Soresina, Soncino, Piadena, Pizzighettone, Casalbuttano). – Cremona, Luigi Beltrami, editore, 1928; pag. 96: L. 5.

E' una storia semplice, di carattere divulgativo, che non ha pretese di sorta: ma appunto per questo si raccomanda, per la chiarezza del racconto, per l'ordine della materia, per l'abbondanza accurata delle notizie. Cremona ha veramente una grande storia e qui, dalle origini all'unione della città nell'Italia redenta, il lettore trova un compendio completo e soddisfacente. Sono anche in breve illustrate le altre città e borgate della Provincia; ed altresì le notevoli località di Sospiro, Calvatone e Agnadello. Segue un'appendice dedicata ai cremonesi più illustri.

FERRARI Ten. Col. ARNALDO. – *Manuale di topografia militare.* – Pag. IV-98, con 70 fig. e IX tav. fuori testo. – C. Voghera, editore, Roma, 1928: L. 8.

Manuale utilissimo, dove sono esposte in forma semplice e chiara le nozioni necessarie e sufficienti per una buona lettura delle carte topografiche e per eventuali operazioni semplici di topografia pratica sul terreno.

Statistica dei Soci al 31 marzo 1929.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 marzo 1929		N. 164 569
Soci nuovi per il 1929 inscritti alla stessa data		„ 12 760
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1928	N. 122 981	
Soci Vitalizi inscritti dal 1° gennaio al 31 marzo 1929	„ 3 697	
Soci Vitalizi a rate in corso di pagamento	„ 3 470	
		„ 130 058
Totale Soci		N. 307 387
Presumibili rinnovi di Soci già inscritti nel 1928 che non hanno ancora pagato la quota del 1929		„ 43 000
Totale Soci		„ 350 387

Direzione e Amministrazione: TOURING CLUB ITALIANO - Milano (105), Corso Italia, 10.

Condirettore responsabile: Prof. GIOVANNI BOGNETTI

Stampa: *Testo:* Arti Grafiche G. Modiano & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52. *Notizie ed Echi e Pubblicità:* Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7.

«GUSTAVO MODIANO» - MILANO

PREZZO L. 1.80